


ARCHIVES
DIPLOMATIQUES

ARCHIVES
DIPLOMATIQUES

1888



Digitized by the Internet Archive
in 2024

ARCHIVES DIPLOMATIQUES

RECUEIL MENSUEL INTERNATIONAL
DE DIPLOMATIE ET D'HISTOIRE

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE

M. LOUIS RENAULT

Professeur de Droit des gens
à la Faculté de droit de Paris et à l'École libre des sciences politiques,
Membre de l'Institut de Droit international.

Avec la collaboration de M. JOSEPH CHAILLEY, Docteur en Droit,
Avocat à la Cour d'Appel de Paris.

DEUXIÈME SERIE

TOME XXVIII

OCTOBRE, NOVEMBRE, DÉCEMBRE

PARIS

KRAUS REPRINT
A Division of
KRAUS-THOMSON ORGANIZATION LIMITED
Nendeln/Liechtenstein
1970

ARCHIVES

DIPLOMATIQUES

EXPOSÉ GÉNÉRAL DES ÉVÉNEMENTS

DE DIPLOMATIE ET D'HISTOIRE

PAR M. DE MONTMAYEL

M. DE MONTMAYEL

PAR M. DE MONTMAYEL

PAR M. DE MONTMAYEL

PAR M. DE MONTMAYEL

PAR M. DE MONTMAYEL

DE MONTMAYEL

DE MONTMAYEL

DE MONTMAYEL

DE MONTMAYEL

DE MONTMAYEL

PARIS

PARIS

PARIS

PARIS

Printed in Germany
Lessingdruckerei Wiesbaden

ARCHIVES DIPLOMATIQUES

PREMIÈRE PARTIE

TRAITÉS, CONVENTIONS, PROTOCOLES.

ESPAGNE — FRANCE

Convention relative à l'exercice de la pêche dans la Bidassoa.

19 Janvier 1888 (1)

Les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs pour donner le caractère d'un accord international aux modifications introduites par la commission internationale des Pyrénées dans certains articles de la convention de pêche, arrêtée entre la France et l'Espagne, le 18 février 1886 (2), sont convenus d'insérer dans le présent protocole les articles modifiés, lesquels auront la même force et valeur que ceux mentionnés dans la susdite convention.

Les articles modifiés sont les suivants :

Article premier. — Le droit de pêche dans la Bidassoa, depuis Chaptelaco-Arria ou Chaptaco-Erreca à son embouchure et dans la rade du Figuiér, appartient exclusivement et indistinctement, en Espagne, aux habitants de Fontarabie et d'Irun, et, en France, aux habitants d'Urrugne, de Hendaye et de Biriattou.

Dans les affluents de la Bidassoa, ce droit de pêche appartient exclusivement à la nation sur le territoire de laquelle coule l'affluent.

Lesdits habitants pourront pêcher avec toutes sortes d'embarcations. Toutefois, les embarcations employées devront porter comme signes distinctifs le nom de la commune à laquelle elles appartiennent et leurs numéros peints à l'avant et à l'extérieur et sur le bois même de l'embarcation. Les lettres seront de dix centimètres au moins.

(1) *Journal officiel de la République française* du 2 octobre 1888.

(2) V. cette Convention, *Archives*, 1886, IV, 241.

Les embarcations françaises porteront un liston bleu, et les embarcations espagnoles un liston jaune d'un bout à l'autre. La largeur du liston sera de dix centimètres. Lesdits habitants continueront, sans être tenus de justifier de leur inscription sur les matricules maritimes de leurs pays respectifs, à exercer sur tous les points de la rivière couverte par la haute marée des droits identiques pour la pêche et pour tous les amendements marins, sans être soumis à d'autres dispositions ou restrictions qu'à celles résultant du présent règlement.

Art. 9. — Pour la pêche du saumon, de l'alose et de la truite saumonnée, le seul filet permis sera le filet simple dont on se sert aujourd'hui et dont les mailles du milieu ont au moins en carré 52 millimètres et les mailles des rets des deux côtés au moins 60, sa longueur sera au moins de 116 mètres.

Pour la pêche du muge, de la plie, de la sole, du turbot et de la truite ordinaire, les mailles du filet devront avoir au moins 20 millimètres en carré, et pour la pêche de l'anguille et de tous les poissons de petite espèce, au moins 15 millimètres. Pour la pêche de ces petits poissons, on pourra aussi faire usage de berteaux ayant des mailles de même dimension, mais tendus dans l'eau sans aucun barrage sur les côtés.

Les mailles de filets et berteaux autorisés devront présenter les dimensions fixées pour chaque espèce lorsque lesdits filets seront mouillés.

Les filets qui servent à prendre les chevrettes ne devront pas avoir plus de trois brasses d'ouverture, et on ne pourra s'en servir en amont du pont de Béhobie.

Art. 10. — Le droit exclusif de la pêche du saumon dans toute l'éten due de la Bidassoa, à son embouchure et dans la rade du Figuiér, appartiendra alternativement aux deux nations riveraines, pendant 24 heures, de midi à midi, heure de l'horloge de l'église d'Irun, chaque nation jouissant ainsi du droit exclusif de pêche par jours successifs.

Quinze jours avant le 1^{er} février, les maires des communes riveraines ou leurs délégués se réuniront pour tirer au sort la nation à laquelle appartiendra le premier tour, chaque nation devant régler ensuite ainsi qu'il va être dit ci-dessous, comme elle le jugera convenable, l'exercice de son droit. Huit jours plus tard, les maires ou leurs délégués, tant en France qu'en Espagne, se réuniront, chaque groupe national de son côté, pour régler l'emploi des 24 heures de pêche dévolues à chaque nation.

Les délégués décideront librement s'ils veulent pêcher soit par commune à tour de rôle, soit toutes les communes ensemble dans un même jour ou suivant tout autre mode qui leur conviendra.

Une fois ce point fixé, les délégués auront le devoir de communiquer le résultat de leurs délibérations aux commandants respectifs et le mode de pêche ainsi arrêté devra être obéi sous peine de contravention.

Si les maires ne communiquaient pas en temps utile le résultat de leurs délibérations, chacune des délégations de la commission internationale prendra l'initiative de fixer le mode d'exercice de la pêche pour ses nationaux. Cette fixation sera opérée dès les premiers jours de février.

Les maires ou leurs délégués dresseront une liste nominative des pêcheurs qui, dans chaque commune, possèdent des filets réglementaires. La liste nominative, ainsi déterminée, sera communiquée à tous les pré-

posés à la surveillance et à l'exécution du présent règlement désignés dans l'article 15 ci-après. Le nombre des filets mis à l'eau pourra être illimité, sous condition qu'ils soient à mailles réglementaires.

Art. 16. — Les contraventions au présent règlement seront prouvées soit par témoins, soit à l'aide des procès-verbaux dressés et signés par les autorités ci-dessus désignées.

Les commandants des forces navales françaises et espagnoles dans la Bidassoa sont autorisés à saisir les filets et autres instruments de pêche prohibés, ainsi que le poisson pêché en contravention. Ils peuvent aussi faire opérer la saisie immédiate des filets même non prohibés des délinquants nationaux, quand la nature de la contravention le rendra nécessaire.

Les gardes-pêche auront le droit de requérir directement la force publique pour la répression des contraventions au présent règlement, ainsi que pour la saisie des engins prohibés, du poisson et des coquillages pêchés en contravention.

Les contraventions en matière de vente et de colportage du poisson, des coquillages et du frai, pris en temps prohibé ou au-dessous des dimensions prescrites, pourront également être constatées par tout officier de police judiciaire, qui pourra transmettre directement son procès-verbal au tribunal compétent.

Art. 17. — Afin qu'il y ait identité effective de droits pour tous les riverains, il faut qu'il y ait identité de répression pour les contrevenants des deux pays qui auront violé les mesures adoptées pour réglementer, conformément aux traités, la jouissance en commun de la Bidassoa.

Dans les deux pays, le tribunal compétent sera, en conséquence, appelé à prononcer, pour les faits de contravention au présent règlement, contre les pêcheurs soumis à leur juridiction :

1^o La confiscation et la destruction des filets ou autres instruments de pêche défendus ;

2^o L'amende depuis 16 francs jusqu'à 100 francs ou l'emprisonnement pendant six jours au moins et un mois au plus.

Dans tous les cas prévus par la présente convention, si les circonstances paraissent atténuantes, les tribunaux compétents des deux pays seront autorisés à réduire l'emprisonnement même au-dessous de six jours et l'amende même au-dessous de 16 francs.

Ils pourront aussi prononcer l'une ou l'autre de ces peines sans qu'en aucun cas l'amende puisse descendre au dessous d'un franc et l'emprisonnement au-dessous de vingt-quatre heures.

Art. 26. — Le jugement de toute contravention au présent règlement sera placé, dans l'un et l'autre pays, dans les attributions exclusives du tribunal compétent, et les contrevenants ne pourront être poursuivis que devant le tribunal civil de Saint-Sébastien ; en France, devant le tribunal correctionnel de Bayonne.

Art. 29. — Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 15 feront loi jusqu'à inscription de faux.

En foi de quoi, les soussignés ont apposé leur signature et leur cachet au présent protocole.

Fait à Madrid, en double, le 19 février 1888.

(L. S.) Signé : P. CAMBON.

(L. S.) — S. MORET.

— Voici l'*Exposé des motifs* soumis au Parlement par le Gouvernement français pour obtenir l'approbation de la Convention qui précède :

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs, suivant une autorisation qui lui avait été donnée par une loi du 3 avril 1886, le gouvernement de la République a ratifié la convention conclue le 17 février 1886 entre les plénipotentiaires français et espagnols pour l'exercice de la pêche dans la Bidassoa. Cette convention, destinée à combler les lacunes du règlement de 1858, déterminait de nouvelles conditions pour l'exercice du droit de pêche entre les habitants des communes riveraines. Soumis à l'épreuve d'une année d'application, le régime qu'elle a organisé a répondu dans son ensemble au but que s'étaient proposé les négociateurs ; l'expérience a toutefois été défavorable à quelques-unes des dispositions qui apportaient aux usages locaux des changements trop considérables pour qu'il ait été possible de les réaliser au risque de troubler profondément les habitudes traditionnelles des riverains et de compromettre leurs relations avec les pêcheurs du pays voisin.

L'ouverture de la pêche du saumon et de la truite saumonée est fixée, dans la Bidassoa, au 1^{er} février de chaque année, et, d'après les règlements de 1886, huit jours avant cette date, les maires des communes riveraines ou leurs délégués devaient se réunir pour désigner, au moyen d'un tirage au sort, la commune française ou espagnole à laquelle appartenait le premier tour et l'ordre dans lequel les autres communes seraient appelées à exercer successivement leur droit, chaque jour, de midi à midi, dans toute l'étendue de la rivière. Cette réunion prescrite par l'article 10 eut lieu à Irun à la fin du mois de janvier 1886, mais tandis que les maires des trois communes françaises (Hendaye, Urrugue et Biriattou) entendaient, conformément aux stipulations du nouvel arrangement, procéder au tirage au sort entre les cinq communes indépendamment de toute considération de nationalité, les représentants des deux communes espagnoles (Irun et Fontarabie) refusèrent de se prêter au fonctionnement d'un système qui donnait trois jours de pêche aux Français contre deux aux Espagnols, et prétendirent s'en tenir à l'ancien régime d'alternat par nation.

Le texte de la convention ne prêtait à aucune équivoque.

Le gouvernement espagnol l'a reconnu avec l'empressement le plus amical, mais il s'est en même temps montré convaincu de l'impossibilité où l'on se trouverait d'appliquer intégralement l'article 10 de la convention sans soulever des conflits regrettables entre les pêcheurs des deux pays. C'est sous l'empire de cette préoccupation dont les rapports de nos agents ne nous permettaient pas de contredire la légitimité, que le cabinet de Madrid nous adressa des propositions tendant à une revision conventionnelle de l'article 10.

Pendant les pourparlers qui s'engagèrent à ce propos entre l'Espagne et nous, la commission internationale des Pyrénées, chargée par les deux gouvernements de prendre des mesures provisoires destinées à prévenir les troubles qui venaient de se produire, adopta, d'accord avec les délégués des communes riveraines, un *modus vivendi* qui, tout en conservant dans leur ensemble les dispositions adoptées l'année précédente, substituait, dans les tours de pêche, l'ancien alternat par nation au nouvel alternat par communes. Ce système, suivi pendant la dernière saison de pêche, a produit de bons résultats et n'a donné lieu à aucune protestation de la part des autorités françaises.

Dans ces conditions, le gouvernement de la République, désireux d'affirmer ses sentiments d'équité et d'assurer en même temps l'ordre et la tranquillité sur la rivière frontière n'a pas cru qu'il y eût lieu de repousser la demande de revision formulée par le cabinet de Madrid.

Les modifications que nous proposons aujourd'hui au Parlement d'introduire à la convention du 18 février 1886 ont été adoptées à l'unanimité par les membres de la commission mixte des Pyrénées ; elles ont reçu l'assentiment des communes intéressées et l'expérience faite l'an dernier sous l'empire du *modus*

vivendi provisoire est une garantie sérieuse des facilités que rencontrera leur application.

Les amendements introduits dans les articles 1, 9, 16, 26 et 29 n'ont pour objet que de compléter ou de préciser, dans la pratique, certaines dispositions du règlement de 1886 et de rendre aussi plus efficace la surveillance de la pêche et la répression des contraventions.

Dans la nouvelle rédaction de l'article 10, on est revenu au principe de l'alternat par nation qui offre le grand avantage d'enlever tout caractère international aux querelles entre les pêcheurs.

De plus, les parties contractantes, tout en introduisant dans l'article 10 les garanties jugées nécessaires au maintien du bon ordre, se sont inspirées d'un esprit de libéralisme qui répond aux aspirations de la majorité des frontaliers, en laissant aux délégués des communes riveraines, c'est-à-dire aux représentants directs des pêcheurs, le soin de déterminer eux-mêmes l'ordre dans lequel, pour chaque nationalité, les intéressés seraient appelés à exercer leur droit de pêche.

Les modifications introduites dans l'article 17 sont destinées à mettre le régime des pénalités édictés par la convention en complet accord avec notre législation pénale. Elles auront pour effet de faire rentrer toutes les infractions commises dans la juridiction exclusive du tribunal correctionnel de Bayonne.

En résumé, l'acte que nous vous soumettons aujourd'hui complète heureusement la convention du 18 février 1886 et en modifie certaines dispositions dont l'application a été reconnue impossible. Rédigé dans un esprit libéral, il paraît de nature à donner satisfaction aux vœux des intéressés français en leur assurant la jouissance paisible de leurs droits de pêche dans la partie internationale de la Bidassoa ; c'est dans cette conviction que le gouvernement de la République le recommande à l'approbation du Parlement.

FRANCE — SUISSE

Convention concernant la navigation sur le lac de Genève.

(9 juillet 1887).

Le Conseil fédéral suisse et le Président de la République française, désirant régler d'un commun accord diverses questions relatives à la navigation sur le lac Léman, ont résolu de conclure une convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Conseil fédéral suisse, M. Lardy, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse à Paris,

Le président de la République française, M. Emile Flourens, ministre des affaires étrangères, etc.,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

TITRE I

Des bateaux à vapeur faisant un service public.

CHAPITRE I. — *Dispositions générales.*

Article premier. — Pour exécuter un transport régulier et périodique de personnes dans les eaux suisses, les bateaux à vapeur doivent être munis d'un acte de concession délivré par l'autorité fédérale, acte qui contient les dispositions auxquelles la navigation est soumise par rapport à la Confédération.

Le gouvernement français se réserve d'appliquer des dispositions analogues aux bateaux naviguant dans les eaux françaises.

Art. 2. — Le gouvernement de la Suisse (soit les gouvernements des cantons de Vaud, du Valais et de Genève) et le gouvernement de la France ont la haute surveillance sur les bateaux à vapeur. Ils font procéder à des inspections pour s'assurer que les bateaux sont construits, entretenus et dirigés de manière à offrir les garanties désirables et qu'ils peuvent être utilisés pour le transport des voyageurs.

Art. 3. — Tout concessionnaire d'un service public par bateaux à vapeur est tenu de recevoir et de transporter gratuitement, dans toute l'étendue de leurs circonscriptions respectives, les agents de la navigation et de la pêche qui sont désignés par les gouvernements mentionnés à l'article précédent.

Art. 4. — *a.* Tout propriétaire d'un bateau à vapeur qui veut s'en servir pour le transport des voyageurs et des marchandises, doit être en possession d'un permis de navigation délivré par l'autorité compétente (en France par le préfet).

b. Les permis délivrés par l'un des Etats riverains du lac, dans les formes qui lui sont propres, sont valables dans les eaux des autres Etats.

c. En cas de retrait ou d'expiration d'un permis, le gouvernement qui l'a délivré doit en aviser les autres gouvernements.

d. Le propriétaire d'un bateau à vapeur doit demander le renouvellement de son permis chaque fois qu'une modification importante est apportée à une partie quelconque des appareils à vapeur.

Art. 5. — Toute demande de permis de navigation doit être accompagnée des renseignements suivants :

a. Le nom du bateau ;

b. Ses principales dimensions, ainsi que son tirant d'eau à pleine charge ;

c. Le nom et le domicile du constructeur des chaudières, ainsi que le dessin et le nombre de ces appareils ;

d. Le numéro du timbre exprimant en atmosphères la pression effective maximum sous laquelle ces appareils doivent fonctionner ;

e. La puissance des machines en chevaux de 75 kilogrammètres par seconde, indiqués sur le piston ;

f. Le nombre maximum des passagers qui pourront être transportés par le bateau.

CHAPITRE II. — *Construction.*

Art. 6. — La coque en fer du bateau ne doit présenter dans aucune de ses parties une épaisseur inférieure à 2 1/2 mm. aux extrémités et 3 1/2 mm. au milieu de la longueur pour les portions en dehors de l'eau, 3 mm. aux extrémités et 4 mm. au milieu pour celles situées au-dessous de la ligne de flottaison. Ces dimensions pourront être réduites de 1/4 dans le cas où la coque serait en acier.

Les ouvertures des fenêtres ne peuvent avoir leur partie la plus basse à une distance de la ligne de flottaison inférieure à 50 centimètres.

Art. 7. — Le bateau doit être divisé dans sa longueur en quatre compartiments par trois parois en fer situées, l'une vers l'avant, à une distance de l'étrave comprise entre le huitième et le douzième de la lon-

gueur totale du bateau, les deux autres aux extrémités de la chambre des machines. Ces parois ont à leur partie inférieure une ouverture pour l'écoulement de l'eau, ouverture qui doit pouvoir être fermée en cas de besoin. En dehors de l'ouverture indiquée ci-dessus, il ne peut en être pratiqué aucune dans la paroi de l'avant, et si l'une des autres parois est percée d'une porte, celle-ci doit pouvoir se fermer solidement et hermétiquement.

Dans chacun des compartiments, le plancher doit pouvoir être levé facilement sur une largeur de 60 centimètres et sur au moins le tiers de sa longueur.

Art. 8. — Le pont des bateaux doit être garni de garde-corps d'une hauteur suffisante pour la sécurité des passagers. Les ouvertures servant à établir la communication entre le pont et la chambre des machines seront munies de barrières ou de grilles pour empêcher les accidents.

Art. 9. — Le tirant d'eau du bateau en pleine charge doit être indiqué sur les flancs de la coque. — Le nom du bateau sera inscrit en caractères apparents sur chacun de ses côtés.

Art. 10. — Les bateaux à roues doivent avoir au-dessous des tambours un garde-roue en fer, à une distance au-dessus de l'eau ne dépassant pas 40 centimètres.

Art. 11. — Le gouvernail doit être commandé par un mécanisme disposé de telle manière que le bateau tourne du même côté que la partie supérieure de la roue du timonier. Outre ce mécanisme, le gouvernail doit pouvoir être manœuvré à la barre en cas de besoin.

Art. 12. — Tout bateau à vapeur construit après la mise en vigueur du présent règlement doit avoir la roue du timonier placé au-dessus de la partie centrale ou de la partie antérieure du bateau.

Art. 13. — Les machines et chaudières doivent être construites et entretenues avec soin et de manière à présenter toutes les garanties voulues de solidité et de bonne marche.

Art. 14. — A moins d'autorisation spéciale accordée par l'autorité mentionnée sur le permis de navigation, les chaudières des bateaux doivent être inspectées par la Société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur, ou par une société française analogue.

Art. 15. — Les chaudières doivent être munies des appareils ci-après :

a. Deux soupapes de sûreté, réglées de manière à se lever dès que la pression normale est atteinte. Chacune des soupapes doit suffire à maintenir à elle seule, étant au besoin convenablement déchargée et quelle que soit l'activité du feu, la vapeur dans la chaudière à un degré de pression qui n'excède pas la pression normale.

b. Pour chaque corps de chaudière, un tube de niveau d'eau et trois robinets d'épreuve. Une ligne apparente ou un index placé à côté du tube sert à indiquer le niveau normal de l'eau de la chaudière.

c. Deux manomètres au moins, dont un placé à la portée des chauffeurs. Ces manomètres sont munis d'une bride d'attente pour recevoir le manomètre-contrôle, à moins qu'il n'existe pour cela une bride spéciale. Une ligne fixe et apparente indique la position que l'aiguille ne doit pas dépasser.

d. Toute paroi en contact, par une de ses faces, avec la flamme, doit être baignée par l'eau sur la face opposée.

Le plan d'eau doit être maintenu à un niveau de marche tel qu'il soit, en toute circonstance, à une hauteur moyenne de 10 centimètres, au moins, au-dessus du point pour lequel la condition précédente cesserait d'être satisfaite. Cette position-limite est indiquée d'une manière très apparente, au voisinage du tube de niveau mentionné au paragraphe b.

En cas d'oscillation du bateau, on prendra, pour cette hauteur, la moyenne des hauteurs observées.

Les prescriptions énoncées aux paragraphes précédents du présent article ne s'appliquent point :

1° Aux surchauffeurs de vapeur distincts de la chaudière ;

2° A des surfaces relativement peu étendues et placées de manière à ne jamais rougir, même lorsque le feu est poussé à son maximum d'activité, telles que les tubes ou parties de cheminées qui traversent le réservoir de vapeur, en envoyant directement à la cheminée principale les produits de la combustion ;

3° Aux générateurs dits à la production de vapeur instantanée.

Art. 16. — Les chaudières sont alimentées par un double jeu d'appareils, chacun d'eux ayant une puissance suffisante pour fournir seul l'eau nécessaire dans les plus grands besoins.

Un de ces appareils est indépendant du fonctionnement de la machine.

Une soupape de retenue doit être placée à la jonction du tuyau d'alimentation sur la chaudière.

S'il y a plusieurs chaudières sur un bateau et alors même qu'elles communiquent entre elles par leur partie inférieure, l'alimentation doit se faire directement pour chacune d'elles.

Art. 17. — Le tuyau de prise de vapeur doit être muni à son point de départ sur la chaudière d'une soupape à vis permettant d'arrêter complètement l'arrivée de la vapeur sur la machine. Cette soupape doit pouvoir être manœuvrée depuis le pont du bateau, sans être toutefois à la portée du public.

Art. 18. — Les machines doivent être pourvues des appareils suivants pour l'enlèvement de l'eau de la cale :

a. Une pompe de cale, mise en mouvement par la machine elle-même ;

b. Un tuyau, avec robinet, permettant d'établir une communication entre la cale et le condenseur de manière à faire de ce dernier appareil une véritable pompe de cale.

c. Une pompe à main, établie dans la chambre de la machine, pour le remplissage des chaudières, mais pouvant servir également de pompe de cale à l'aide d'une tuyauterie quelconque.

CHAPITRE III. — *Agrès et appareils.*

Art. 19. — Les bateaux à vapeur sont pourvus des agrès indiqués ci-après, lesquels doivent être maintenus constamment en bon état :

a. Un canot, suspendu de manière à pouvoir être mis à l'eau rapidement et ayant deux paires de rames. — Il peut être construit en bois ou en fer, mais, dans ce dernier cas, il est muni de caisses à air l'empê-

chant de s'enfoncer, alors même qu'il serait plein d'eau. Les dimensions de ce canot doivent être proportionnées à celles du bateau qui le porte.

b. Deux chaînes avec ancrs pouvant être jetées immédiatement.

c. Une cloche pour signaux, fixée à l'avant du bateau.

d. Un sifflet à vapeur.

e. Une boussole montée dans une caisse et devant pouvoir être éclairée de nuit. La boussole est accompagnée d'un livret de boussole contenant les indications de marche pour les différents services que le bateau peut être appelé à faire.

f. Un porte-voix.

g. Les fanaux nécessaires pour l'éclairage réglementaire du bateau.

h. Une échelle mobile, construite de manière à pouvoir être suspendue en dehors du bateau et arrivant à une distance du niveau de l'eau, inférieure à 50 centimètres.

i. Deux étires ou gaffes d'une grandeur suffisante.

k. Les cordages nécessaires pour les manœuvres du bateau.

Art. 20. — Outre les agrès mentionnés à l'article précédent, il doit se trouver à bord de chaque bateau les appareils de secours ci-après :

a. Quatre bouées de sauvetage au moins, prêtes à être jetées au premier besoin.

b. Des corsets de liège (quatre à douze, suivant la grandeur des bateaux) pouvant s'adapter facilement et rapidement.

c. Une boîte de secours accompagnée d'une instruction spéciale pour les soins à donner aux noyés.

d. Des appareils pour signaux de détresse, savoir : un canon avec ses munitions (ce canon peut être remplacé par une sirène, un cornet de brume ou autre instrument d'une sonorité suffisante) ; un pavillon spécial pour signal de jour et deux flammes de Bengale pour la nuit.

e. Deux coussins de sable avec des planches et pointelles pouvant servir à arrêter des voies d'eau.

f. Une bâche servant en temps ordinaire à couvrir les marchandises et pouvant, à l'aide des cordages, être appliquée contre la coque par le dehors pour fermer une ouverture dans un endroit non accessible depuis l'intérieur.

g. Sur le pont de chaque bateau, il doit se trouver des tables ou des bancs mobiles établis de manière à pouvoir flotter et à offrir un point d'appui aux passagers en cas de sinistre.

Art. 21. — Les employés des bateaux doivent connaître l'usage de chacun des appareils de secours et être en état de s'en servir sans hésitation.

Art. 22. — Si l'éclairage d'un bateau se fait au pétrole, les lampes doivent rester toujours fixées aux parois ou suspendues, même quand elles ne sont pas allumées. L'usage du pétrole est interdit dans les lampes portatives déposées sur les tables, ou sur le pont, sauf toutefois pour l'emploi de lanternes de sûreté dites « falots-tempête ».

La quantité de pétrole à bord ne pourra dépasser 10 litres et ce liquide sera renfermé dans un vase en métal offrant toute garantie de sécurité et tenu dans un endroit à l'abri du feu.

Les matières ayant servi à nettoyer la machine doivent être renfermées dans une caisse métallique et ne pas avoir un poids supérieur à 20 kilogrammes.

CHAPITRE IV. — *Personnel.*

Art. 23. — L'équipage d'un bateau à vapeur doit comprendre les employés ci-après :

a. Un capitaine-commandant du navire, qui a, comme tel, l'autorité sur tous les autres employés et qui demeure responsable de la marche du bateau.

b. Un pilote, qui dirige les manœuvres et qui en est responsable dans le cas où le capitaine ne remplirait pas lui-même ces fonctions.

Le même employé ne pourra pas être à la fois pilote et comptable.

c. Trois bateliers ou plus, dont deux doivent être en état de tenir le gouvernail.

Le nombre pourra être réduit à deux pour les bateaux à vapeur d'un tonnage inférieur à cent tonnes.

d. Un mécanicien et les chauffeurs nécessaires pour le service de la machine. — Un des chauffeurs doit pouvoir au besoin faire les manœuvres en lieu et place du mécanicien.

Art. 24. — Chacun de ces employés doit être apte à remplir le poste qui lui est confié. Les fonctions de capitaine, de pilote et de mécanicien ne seront conférées qu'à des hommes qui, par leur bonne conduite et leurs capacités, offrent toutes les garanties désirables.

Le capitaine doit être âgé de 21 ans au moins.

Art. 25. — Le gouvernement de la Suisse (soit les gouvernements de chacun des cantons riverains) et le gouvernement français (soit l'autorité préfectorale), ont le droit d'exiger le renvoi de tout employé qui donnerait lieu à des plaintes sérieuses ou qui serait reconnu incapable de remplir les fonctions qu'il occupe.

CHAPITRE V. — *Service, horaires, plaintes, police.*

Art. 26. — Les propriétaires de bateaux à vapeur faisant un service public sont tenus de soumettre leurs projets d'horaires aux autorités compétentes (en France au préfet) au moins 20 jours d'avance et de les faire afficher dans tous les ports desservis trois jours au moins avant leur mise à exécution. Sont réservées les dispositions mentionnées à l'article premier.

Art. 27. — Sauf le cas de force majeure, les bateaux à vapeur sont tenus de se conformer exactement à leurs horaires.

Art. 28. — Lorsqu'un bateau à vapeur veut toucher une station, il annonce sa présence deux minutes avant l'arrivée par un son de cloche suivi d'un coup de sifflet un peu prolongé. La marche de la machine doit être ralentie et arrêtée assez à temps pour que le bateau ne s'approche du débarcadère qu'avec une vitesse suffisamment modérée. Au moment de quitter celui-ci, le bateau indique son départ par un coup de sifflet très bref.

Art. 29. — Il est absolument interdit aux bateaux à vapeur de prendre un nombre de passagers supérieur au chiffre qui a été fixé et qui est indiqué sur le permis de navigation.

Art. 30. — Les capitaines de bateaux à vapeur peuvent refuser de recevoir à bord les personnes qui se présentent en état d'ivresse ou qui se comportent d'une manière inconvenante. Ils peuvent faire descendre à la première station les passagers qui sur le bateau provoquent des

rixis, tiennent des propos offensants ou se conduisent d'une manière inconvenante ou particulièrement bruyante.

Art. 31. — Il sera tenu à bord de chaque bateau à vapeur un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs. Ce registre est présenté à toute réquisition. Le capitaine peut également y consigner ses observations ou les faits qu'il lui paraît important de faire attester par les passagers.

Art. 32. — Sur chaque bateau à vapeur doit se trouver affiché, dans un endroit accessible à tous les passagers :

a. L'horaire du service et le tarif des places ;

b. Un extrait du présent règlement contenant les articles 1, 2, 4, 25, 27, 29, 30, 31, 65 et 78.

c. L'indication du nombre de passagers que le bateau peut transporter.

d. L'avis qu'un registre de réclamations est à la disposition des voyageurs.

Un exemplaire du présent règlement doit aussi se trouver sur chaque bateau, à la disposition des voyageurs qui voudraient en prendre connaissance.

TITRE II

Bateaux à vapeur de plaisance et autres que ceux mentionnés au Titre 1, bateaux à voiles et bateaux à rames.

Art. 33. — Les bateaux à vapeur de plaisance et autres que ceux définis au titre I seront soumis aux dispositions des articles 4, 5, 13 et 14.

Art. 34. — Les bateaux à vapeur de plaisance et autres que ceux mentionnés au titre I, les embarcations à voiles ou à rames destinées au transport des matériaux ou marchandises, à la pêche ou au transport des personnes, doivent porter de chaque côté, à l'avant, un nom ou un numéro d'ordre, de 8 centimètres de hauteur au moins, pouvant être lu à distance et suffisant pour le distinguer des autres embarcations. Ce nom ou numéro doit être inscrit sur un registre déposé auprès de l'autorité compétente en Suisse, dans chaque canton, aux bureaux des départements que cela concerne ; en France, au bureau de l'ingénieur de l'arrondissement de Thonon.

Art. 35. — Tout bateau de louage destiné au transport des personnes doit avoir été jaugeé par les soins de l'autorité compétente ; en Suisse, dans les cantons riverains, les fonctionnaires préposés à ce service ; en France, l'administration des ponts et chaussées, et porter une inscription indiquant le nombre des passagers qu'il peut recevoir sans danger. Ce nombre ne doit jamais être dépassé.

Art. 36. — Les loueurs de bateaux et leurs bateliers doivent être porteurs d'un permis qui leur est délivré : en Suisse, dans les cantons riverains, par les offices compétents ; en France, par le Maire de la commune.

Tout batelier doit être âgé de seize ans au moins. Il doit être bon nageur et avoir les connaissances nécessaires pour la conduite des bateaux.

Art. 37. — Il est défendu aux loueurs de bateaux de confier une embarcation à des jeunes gens ayant moins de seize ans, ainsi qu'à toute personne qui n'aurait pas l'expérience nécessaire pour la conduire.

Art. 38. — Le gouvernement de la Suisse (soit les gouvernements des cantons de Vaud, du Valais et de Genève) et le gouvernement français déterminent les conditions que doivent remplir les bateaux de louage et fixent tout ce qui se rapporte à l'inscription et au jaugeage des embarcations.

Art. 39. — La route des bateaux à vapeur doit rester constamment libre dans le voisinage des débarcadères. Il est défendu aux embarcations à voiles ou à rames d'y stationner et d'entraver d'une manière quelconque la marche des bateaux à vapeur.

Art. 40. — Les articles du présent règlement concernant les bateaux à voiles et à rames seront affichés sur tous les points d'embarquement de bateaux de louage, afin que le public en ait une connaissance suffisante.

TITRE III

Feux, signaux, règles à suivre pour prévenir les abordages.

Art. 41. — Dans les règles qui suivent, tout bateau à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme bateau à voiles, et tout bateau à vapeur dont la machine est en action est considéré comme bateau à vapeur, qu'il se serve des voiles ou qu'il ne s'en serve pas.

Art. 42. — Tout bateau à vapeur qui est en marche pendant la nuit doit porter les feux suivants :

a. A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau et invisible de l'arrière. L'intensité de ce feu sera au moins double de celle des feux indiqués aux lettres *b* et *c* ci-dessous ;

b. A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de 110 degrés, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau ;

c. A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de 110 degrés, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau ;

d. Un feu blanc permettant de voir l'arrière du bateau ;

Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus du côté intérieur, par rapport au bateau, d'un écran parallèle à l'axe longitudinal du bateau et se projetant en avant d'au moins 50 centimètres, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue du tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

Aucun feu de couleur autre que ceux mentionnés aux paragraphes *b* et *c* ne doit paraître à l'extérieur du bateau.

Art. 43. — Tout bateau à vapeur qui remorque un autre bateau doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs placés à l'avant, sur une même ligne verticale et à un mètre de distance l'un de l'autre.

Art. 44. — Tout bateau qui est au mouillage dans un endroit où d'autres bateaux à vapeur ou à voiles peuvent être appelés à passer, doit avoir à son avant un feu blanc brillant, éclairant tout l'horizon et placé dans un endroit très apparent.

Art. 45. — Toute embarcation à rame naviguant de nuit doit porter un

feu blanc placé à l'avant et disposé de manière à être visible dans toutes les directions à une distance d'au moins deux kilomètres.

Les embarcations à voiles désignées sous le nom de barques ou corsaires porteront, outre le feu indiqué ci-dessus, un second feu blanc à l'arrière.

Les bateaux de plaisance à voiles porteront à bâbord un feu rouge, à tribord un feu vert et à l'arrière un feu blanc, comme il est dit à l'article 42, paragraphes *b*, *c* et *d*. En aucun cas, ils ne porteront de feu ni au mât ni à l'avant.

Art. 46. — Les feux indiqués ci-dessus doivent être visibles par une nuit sombre (l'atmosphère étant toutefois sans brume, pluie, brouillard ou neige), à une distance de 3 kilomètres pour ceux mentionnés aux articles 42 et 43 et 2 kilomètres pour ceux indiqués aux articles 44 et 45.

Tous ces feux doivent être tenus allumés par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

Art. 47. — Lorsque deux bateaux à vapeur marchant sur la même ligne ou à peu près, mais en sens contraire, viennent à se croiser, chacun d'eux oblique à droite, de manière à laisser passer l'autre à sa gauche. Au moment du croisement, les deux bateaux doivent être éloignés d'au moins cinq fois la largeur d'un bateau. Deux minutes avant l'instant du croisement, chacun des bateaux donne un coup de sifflet, et, à ce signal, qui sert de garde-à-vous pour le personnel, chaque employé se rend à son poste et y reste jusqu'à ce que le croisement ait été effectué.

Art. 48. — Si le croisement a lieu à proximité d'un débarcadère, la distance peut être réduite à deux largeurs de bateau, mais, dans ce cas, les deux bateaux ralentissent leur marche, laquelle n'est reprise avec la vitesse normale qu'après le croisement.

Art. 49. — Lorsque deux bateaux à vapeur marchant en sens contraire sur des lignes parallèles ou à peu près parallèles se croisent en plein lac, les règles précédentes sont observées chaque fois que la distance des lignes suivies ne dépasse pas vingt fois la largeur d'un bateau. Si la distance est plus grande, chacun des bateaux suit sa ligne sans dévier.

Quant aux signaux avec le sifflet, ils sont donnés si les bateaux sont à portée de s'entendre, savoir un coup de sifflet si le croisement se fait à droite et deux coups s'il se fait à gauche.

Art. 50. — Lorsque deux bateaux à vapeur marchant sur des lignes perpendiculaires ou à peu près viennent à se croiser de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux donne le signal d'un coup de sifflet; ensuite, pour le croisement, celui des bateaux qui peut, en obliquant à droite, passer derrière l'autre, opère cette manœuvre, et l'autre marche droit devant lui.

Art. 51. — Chaque fois que deux bateaux à vapeur sont en marche à proximité l'un de l'autre et qu'une collision peut être à craindre, chacun des bateaux doit s'arrêter et même marcher en arrière, si c'est nécessaire, en donnant le signal de trois coups de sifflet.

Art. 52. — Lorsqu'un bateau à vapeur en devance un autre suivant la même ligne que lui, celui qui devance le fait en obliquant à droite, de manière à laisser sur sa gauche le bateau devancé. Il n'y a d'exception cette règle que si le bateau devancé est trop près de la côte ou d'un

obstacle obligeant l'autre à prendre la gauche. Dans les deux cas, le bateau devancé doit marcher droit devant lui.

Art. 53. — Tout bateau à vapeur qui rencontre sur sa route une embarcation ne pouvant se mouvoir librement (bateau à l'ancre, bateau occupé à lever des filets, voilier par calme plat, vapeur remorquant), doit manœuvrer de manière à l'éviter.

Art. 54. — Tout bateau à vapeur naviguant par le brouillard doit faire entendre au moins deux fois par minute un son de cloche et à des intervalles n'excédant pas 3 minutes un coup de sifflet prolongé.

Art. 55. — Chaque fois qu'une embarcation à voiles est en marche par les temps de brouillard, brume ou neige, soit de jour, soit de nuit, elle doit faire entendre chaque minute avec son cornet, les signaux suivants : un coup lorsqu'elle est tribord amures, deux coups lorsqu'elle est bâbord amures, trois coups lorsqu'elle a le vent arrière.

Si l'embarcation est à rames, elle doit faire entendre chaque minute le son prolongé d'un sifflet de poche.

Art. 56. — Lorsque, par un temps de brouillard un bateau à vapeur faisant un service régulier arrive dans une région où par le fait de l'horaire un croisement doit se produire avec un autre bateau, un redoublement de précautions est nécessaire. Dès qu'on approche du moment du croisement, la machine est fréquemment ralentie ou même arrêtée un instant pour écouter, puis lorsqu'on a entendu le second bateau et qu'on s'est assuré qu'il passe à une distance suffisante, on donne le signal du croisement et le bateau reprend sa marche. — Si les deux bateaux paraissent se diriger l'un sur l'autre, les machines sont immédiatement arrêtées et elles ne peuvent être remises en marche qu'après que la position relative des deux bateaux a été déterminée. — Chaque fois qu'un bateau doit ainsi s'arrêter, le temps d'arrêt est noté avec soin et il en est tenu compte dans le calcul des distances pour la marche de la boussole.

Art. 57. — Si le croisement de deux bateaux à vapeur se fait à proximité d'un port, le premier bateau arrivé ne peut, dans les cas de brouillard, quitter le débarcadère qu'après que le second bateau est en vue.

Art. 58. — Tout bateau à vapeur naviguant de nuit ou par le brouillard doit observer les règles suivantes, en ce qui concerne son personnel.

a. Un homme de vigie est placé à l'avant sur le pont du bateau, avec ordre de signaler à l'instant, par un appel ou à l'aide de sifflet de poche, tout obstacle ou autre circonstance qui pourrait exiger l'arrêt immédiat du bateau.

b. Le pilote se tient sur la passerelle et si, par suite du froid ou de la pluie, il doit abandonner momentanément ce poste, il reste sur le pont dans le voisinage immédiat de la machine, afin de pouvoir donner rapidement ses commandements en cas de besoin.

c. Le mécanicien doit être à portée de sa machine et prêt à exécuter les manœuvres. S'il doit s'éloigner, il se fait remplacer par un de ses aides.

d. Le capitaine (le comptable sur les bateaux où le capitaine est pilote) se tient autant que possible sur le pont et ne doit rester dans sa cabine que le temps strictement nécessaire pour les besoins du service.

Art. 59. — Les compagnies de bateaux à vapeur ont le droit d'inter-

prêter et de compléter les règles ci-dessus par des instructions spéciales visant les différents cas qui peuvent se présenter, mais ces instructions ne doivent jamais contenir des clauses contraires à celles du présent règlement.

Art. 60. — Il est interdit à tout bateau à voiles ou à rames de s'approcher d'un bateau à vapeur en marche, soit pour communiquer avec celui-ci, soit pour venir se placer dans la vague. Celui qui ne se conforme pas à cette défense sera responsable des conséquences qui pourraient résulter de son infraction, soit pour lui-même, soit pour d'autres.

Art. 61. — Les embarcations à voiles ou à rames doivent éviter de se placer dans les eaux des bateaux à vapeur. Cette règle doit être particulièrement observée de nuit et en temps de brouillard, de brume ou de neige, ainsi que dans les ports et dans le voisinage des débarcadères.

Art. 62. — Si deux bateaux, l'un à voiles ou à rames et l'autre à vapeur, courent le risque de se rencontrer, le premier doit continuer sa route sans changer de direction et le bateau à vapeur doit l'éviter en passant autant que possible derrière lui.

Art. 63. — Si un bateau à voiles ou à rames, situé sur la ligne d'un bateau à vapeur qui s'approche, se trouve dans l'impossibilité de se mouvoir, parce qu'il est ancré ou pour toute autre cause (pêche), celui qui le monte doit signaler sa situation au bateau à vapeur en levant ses avirons ou en se tenant lui-même debout. Ce signal doit être donné assez à temps pour que le vapeur puisse faire la manœuvre nécessaire pour l'éviter.

Art. 64. — Quand deux bateaux à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à faire courir le risque d'abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre d'après les règles suivantes :

a. Le bateau qui court large doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près.

b. Le bateau qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures.

c. Si les deux bateaux courent large, mais avec les amures de bords différents, le bateau qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord.

d. Si les deux bateaux courent large ayant tous les deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

e. Le bateau qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre.

TITRE IV

Ports et débarcadères.

Art. 65. — Les bateaux à vapeur faisant un service public ne peuvent s'arrêter pour prendre ou déposer les voyageurs que dans les ports où un débarcadère existe.

L'usage des bateaux radeurs est interdit.

Art. 66. — Les débarcadères seront construits solidement et de manière à présenter toute garantie pour les passagers. La tête sera protégée par des pilotis indépendants du débarcadère et destinés à recevoir le choc des bateaux.

Si le débarcadère est en maçonnerie, il sera terminé par une partie en bois, assez large pour que les roues et la coque du bateau ne puissent, dans aucun cas, venir rencontrer la maçonnerie ou les enrochements.

Art. 67. — Tout débarcadère doit avoir, sur un point fixe, à une distance de l'extrémité ne dépassant pas trois mètres, une lanterne de construction spéciale avec flamme d'un fort calibre, servant à la fois à éclairer la place de débarquement et à projeter un feu rouge du côté du large.

Ce feu doit être visible à une distance d'au moins deux kilomètres par nuit sombre, l'atmosphère étant toutefois sans brume, pluie, brouillard ou neige.

Cette lanterne sera allumée depuis le coucher du soleil jusqu'après le passage du dernier bateau.

L'autorité compétente dans les deux pays peut, là où elle le jugera utile, décider que cette lanterne doit rester allumée jusqu'à une heure déterminée qu'elle fixe elle-même.

Art. 68. — Tout point dangereux situé à proximité d'un débarcadère doit être éclairé la nuit par un feu vert à l'heure du passage des bateaux.

Cet éclairage devra exister en particulier à l'extrémité des jetées qui abritent les ports. Un arrêté de l'autorité compétente dans chacun des deux pays fixera les points où un tel éclairage est reconnu nécessaire, ainsi que la durée de cet éclairage.

Art. 69. — Tout débarcadère doit avoir également à une petite distance de son extrémité et sur un point fixe une cloche ou timbre à son clair servant à donner des signaux les jours de brouillard. Sa puissance sera suffisante pour être entendue par un temps calme d'au moins deux kilomètres. Cette cloche sera sonnée, en temps de brouillard, toutes les deux minutes à partir d'un quart d'heure avant le passage de chaque bateau à vapeur et jusqu'à son arrivée. L'emploi d'un cornet de brume en remplacement de cette cloche pourra être autorisé.

Art. 70. — Les mesures de sécurité indiquées aux deux articles précédents concernent non seulement les courses ordinaires régulières, mais aussi les courses supplémentaires, de promenade ou autres, qui auront été annoncées.

Art. 71. — Les abords des débarcadères doivent toujours être maintenus libres et on évitera tout ce qui pourrait être une entrave pour la circulation et les manœuvres des bateaux à vapeur.

Toutes les fois que les débarcadères ne seront pas propriété privée, les bateaux, après avoir terminé leurs opérations, devront les quitter et se mettre à l'ancre dans le port.

Art. 72. — Dans toutes les localités où existe un débarcadère, il est pourvu aux mesures de sécurité prescrites par les articles 66 à 71, à savoir : en Suisse, par les autorités communales ou cantonales ; en France, par l'Etat.

Il est en outre pourvu, par leurs soins, à l'entretien, à proximité des débarcadères, d'un bateau avec ses rames, pouvant servir à porter secours en cas de besoin.

Art. 73. — Autant que possible il devra se trouver dans tout endroit où un débarcadère existe, un bureau de télégraphe ou de téléphone restant ouvert toute la journée.

Art. 74. — La pêche est interdite sur les estacades et les embarcadères de bateaux à vapeur.

D'autre part, dans l'intérêt de la pêche, il est interdit aux bateaux à vapeur de jeter leurs scories à une distance de la côte où la profondeur est inférieure à 50 mètres.

Art. 75. — Les gouvernements des cantons riverains et de la France restent libres d'édicter des règlements de police concernant les ports et rades situés sur leur territoire, pourvu que ces règlements ne contiennent rien de contraire aux dispositions qui précèdent.

TITRE V

Fêtes nautiques.

Art. 76. — Aucune fête nautique ne peut avoir lieu sans autorisation.

La demande doit être adressée aux autorités compétentes : en Suisse, aux offices que cela concerne ; en France, au préfet. Ces autorités, en délivrant le permis, ordonnent les mesures de sécurité qu'elles jugent nécessaires.

Art. 77. — D'une manière générale, on évitera dans l'organisation de ces fêtes tout ce qui pourrait être une entrave pour les bateaux faisant un service public.

TITRE VI

Pénalités.

Art. 78. — Toute contravention au présent règlement peut donner lieu à une plainte ou à un procès-verbal qui est transmis aux autorités du lieu de la contravention.

Les passagers peuvent déposer leur plainte, en débarquant, entre les mains de la gendarmerie, qui la remet à l'autorité dans les vingt-quatre heures.

Art. 79. — Les peines sont prononcées par l'autorité compétente, sauf recours dans les cas prévus par la loi.

Art. 80. — Les contraventions au présent règlement sont punies dans les eaux suisses d'une amende de 2 francs à 1,000 francs, ou d'un emprisonnement de un jour à deux mois, sans préjudice des peines plus graves prononcées par les tribunaux en cas de crimes ou délits. Dans les eaux françaises, elles sont soumises à la législation en vigueur.

Art. 81. — Demeurent applicables dans les eaux suisses, pour les bateaux à vapeur transportant des objets postaux, les dispositions de l'article 67 du code pénal fédéral du 4 février 1853.

Entrée en vigueur.

Art. 83. — La présente convention entrera en vigueur quinze jours après l'échange des ratifications (1) et restera exécutoire aussi longtemps que l'un des gouvernements intéressés ne l'aura pas dénoncée, moyennant un avis donné une année à l'avance.

(1) Les ratifications ont été échangées à Paris le 23 juillet 1887.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention qu'ils ont revêtue de leurs cachets.

Fait à Paris, en double expédition, le 9 juillet 1887.

Pour la France,

(L. S.) FLOURENS.

Pour la Confédération suisse (1),

(L. S.) LARDY.

(1) Tant en son nom qu'en celui des cantons riverains de Vaud, du Valais et de Genève.

DEUXIÈME PARTIE

CORRESPONDANCES, DÉPÊCHES, NOTES.

NÉGOCIATIONS

COMMERCIALES ET MARITIMES DE LA FRANCE AVEC L'ITALIE

10 Mars-31 Août 1888 (1)

N° 1. — **Le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris,**
à M. Flourens, ministre des affaires étrangères.

Paris, le 10 mars 1888.

Monsieur le Ministre, dès le moment où j'ai reçu la lettre que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser sous la date du 20 février dernier (2), je me suis empressé de transmettre au Gouvernement du Roi le relevé des propositions, en matière de tarif, auxquelles s'est arrêté le Gouvernement de la République après avoir examiné les résultats des Conférences qui ont eu lieu à Rome pour le renouvellement des arrangements commerciaux et maritimes entre la France et l'Italie.

J'ai également fait parvenir à mon Gouvernement la Note qui était accompagnée par le susdit relevé.

Tenant compte des déclarations que Votre Excellence a bien voulu me faire dans nos récentes conversations, à savoir que le Gouvernement français serait dès à présent disposé à examiner les contre-propositions que le Gouvernement italien aurait à lui présenter à ce sujet, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointes ces contre-propositions.

En vous priant de vouloir bien me faire part des décisions auxquelles, après en avoir pris connaissance, le Gouvernement de la République aura cru devoir s'arrêter, je saisis l'occasion de vous offrir, etc.

MENABREA.

(1) V. pour les négociations antérieures, *Archives*, 1888, II, p. 151-203; III, p. 283-317.

(2) V. *Archives*, 1888, II, p. 283.

ANNEXE A LA LETTRE DU GÉNÉRAL MENABREA DU 10 MAI 1888.

Nouvelles propositions du Gouvernement italien pour le traité de commerce avec la France.

Relativement au tarif des douanes à l'entrée en Italie, le Gouvernement italien maintient toutes les concessions faites au cours des Conférences de Rome et admet, en outre, les réductions suivantes sur le tarif général du 14 juillet 1887.

1° Les droits sur les *tissus de coton grège* seront établis comme suit :

N° 103. —	a. 1.	Le quintal.....	60	francs.
—	a. 2.	—	70	—
—	b. 1.	—	80	—
—	b. 2.	—	92	—
—	c. 1.	—	100	—
—	c. 2.	—	120	—

2° Les droits sur les *velours de coton* peuvent être diminués de 5 p. 100.

3° Le tarif précédemment offert pour les *tissus de laine* pourrait être modifié ainsi qu'il suit :

Tissus de laine cardée :

Du poids de 200 grammes et au-dessous, par mètre carré, 165 francs le quintal.

Au-dessus de 300 grammes, mais non au-dessus de 500, 145 francs le quintal.

Tissus de laine peignée :

Du poids de 200 grammes et au-dessous, par mètre carré, 200 francs le quintal.

Au-dessus de 200 grammes, mais non au-dessus de 500, 185 francs le quintal.

4° Les modifications suivantes pourraient être introduites relativement aux droits sur les *tissus de soie* :

148. —	a.	Le kilogramme.....	7	50
—	b.	—	9	50
149. —	a. 1.	—	5	»
—	a. 2.	—	6	50
—	b. 1.	—	5	75
—	b. 2.	—	7	50
—	c. 1.	—	6	50
—	c. 2.	—	9	»

5° Le droit sur les porcelaines blanches peut être fixé à 16 francs le quintal.

6° Le droit sur les merceries ordinaires peut être réduit à 80 francs le quintal et celui sur les merceries fines à 150 francs le quintal.

Quant à ce qui se réfère au traitement des produits italiens à leur entrée en France, le Gouvernement italien accepte les propositions françaises, sauf en ce qui concerne les boutons, pour lesquels il demande le maintien du *statu quo ante*.

N°2. — M. Flourens, ministre des affaires étrangères, à M. le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris.

Paris, le 12 mars 1888.

Monsieur l'Ambassadeur, je viens de recevoir la lettre, en date du 10

de ce mois, par laquelle Votre Excellence a bien voulu m'adresser, au nom de son gouvernement, le texte de contre-propositions de tarifs en vue de nouveaux arrangements commerciaux et maritimes entre la France et l'Italie.

Dès qu'il me sera possible, j'aurai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence le résultat de l'examen dont ces propositions vont être l'objet de la part du gouvernement de la République.

Agréez, etc.

FLOURENS.

N° 3. — Le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris, à M. Flourens, ministre des affaires étrangères.

Paris, le 19 mars 1888.

Monsieur le Ministre, j'ai reçu hier soir de M. Crispi une dépêche dont je m'empresse de communiquer à Votre Excellence l'extrait suivant :

« Quoiqu'en ce moment il y ait absence de traité de commerce entre la France et l'Italie, celle-ci a maintenu l'entrée en franchise des échantillons de marchandises apportés par des voyageurs français ou expédiés par des négociants français ; mais nous apprenons maintenant que l'Administration française a cessé de nous accorder la même facilité. Cela étant, veuillez appeler sur ce fait l'attention du Gouvernement français, en le prévenant que si cette facilité n'est pas rétablie sans retard, nous serions amenés avec regret à user d'un semblable traitement pour les échantillons français »

Nous aimons à croire qu'il y a eu de la part de quelque bureau de douane français une interprétation erronée des instructions relatives à l'application des nouveaux tarifs ; en tout cas, je sou mets à l'appréciation de Votre Excellence le fait ci-devant signalé, avec l'espoir qu'il n'y aura pas lieu, de notre part, d'abolir, à titre de réciprocité, la franchise qui, jusqu'à ce jour, est accordée en Italie aux échantillons de marchandises françaises.

Veuillez agréer, etc.

MENABREA.

N° 4. — M. Flourens, ministrs des affaires étrangères, à M. le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris.

Paris, le 26 mars 1888.

Monsieur l'Ambassadeur, ainsi que j'ai eu l'honneur d'en informer Votre Excellence, le 12 de ce mois, le gouvernement de la République a pris connaissance des contre-propositions qu'Elle avait bien voulu me transmettre, au nom de son gouvernement, en vue des arrangements commerciaux et maritimes entre la France et l'Italie.

Il résulte de l'examen dont elles ont été l'objet que ces contre-propositions appertent sans doute, pour quelques articles, des améliorations aux conditions indiquées dans les Conférences de Rome, mais qu'elles n'en laissent pas moins subsister encore des aggravations considérables sur le régime appliqué jusqu'au 1^{er} mars ; en outre, elles ne contiennent pas de réponses à une grande partie des demandes que le gouvernement de la République a présentées.

D'une part, en effet, les contre-propositions nouvelles maintiennent

des relèvements qui représentent notamment, pour certains tissus de coton 25 p. 100, pour certains tissus de laine mélangée 49 p. 100, pour la mercerie fine 50 p. 100, pour certains tissus de soie pure 58, 62 et 89 p. 100, pour certaines soieries mélangées 180 p. 100 des droits anciens. D'un autre côté, elles laisseraient encore en dehors des stipulations projetées 171 articles représentant, dans une mesure plus ou moins large, des intérêts français qui ne manqueraient pas de s'élever contre tout arrangement qui les laisserait dépourvus de garanties conventionnelles en face d'un tarif général déjà considérablement aggravé.

Les contre-propositions ne s'expliquent pas, en effet, sur les demandes que nous avons présentées concernant particulièrement, soit les tissus de coton ouvrés, damassés, brochés et brodés, cirés, les tulles et tricotés de coton, les mèches, les boutons, la passementerie, les couvertures, galons, rubans et dentelles de coton, soit les tissus imprimés, brochés, brodés, les feutres pour vêtements, la bonneterie, la passementerie, les boutons et articles confectionnés de laine, soit les tissus de soie mélangée, soit les vins, liqueurs, huiles d'olive, les crayons sans gaine, les toiles à voiles, les fils et tissus de jute, les chapeaux de paille non garnis, les peaux préparées, l'horlogerie, la métallurgie, les ciments, les briques et tuiles, les fromages, les chapeaux de feutre, soit la suppression du droit de sortie sur le soufre brut et raffiné et sur la fleur de soufre.

Je ne puis que vous prier, Monsieur l'Ambassadeur, de vouloir bien donner connaissance de ces observations à votre gouvernement. Je recevrai avec un intérêt particulier les propositions complémentaires que Votre Excellence aurait à me communiquer sur les divers points que je viens de signaler.

Agréé, etc.

FLOURENS.

N° 5. — **M. Flourens, ministre des affaires étrangères, à M. le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris.**

Paris, le 28 mars 1888.

Monsieur l'Ambassadeur, par une lettre en date du 19 de ce mois, Votre Excellence a bien voulu me faire connaître que, malgré l'absence de traité entre l'Italie et la France, les échantillons de marchandises apportés par des voyageurs français ou expédiés par des négociants français continuaient d'être admis en franchise en Italie, sous réserve de réciprocité de traitement, en France, à l'égard des échantillons italiens.

En accusant réception à Votre Excellence de cette communication, j'ai l'honneur de lui donner avis que, du moment où il n'est apporté en Italie au régime des échantillons envoyés de France aucune modification au régime spécial dont ils jouissaient sous l'empire du Traité de 1881, les échantillons italiens seront également admis en France au bénéfice de ces dispositions, qui leur étaient appliquées avant le premier de ce mois. M. le Président du Conseil, ministre des finances, vient de m'annoncer que M. le Directeur général des douanes françaises a été invité à donner des instructions dans ce sens à son service.

Agréé, etc.

FLOURENS.

N^o 6. — **Le général Menabrea, Ambassadeur d'Italie à Paris,**
à M. Goblet, ministre des affaires étrangères.

Paris, le 5 avril 1888.

Monsieur le Ministre, je me suis empressé de porter à la connaissance de mon gouvernement les observations que, par une lettre du 26 mars dernier, Son Excellence M. Flourens a bien voulu me présenter sur les contre-propositions que je lui avais adressées en vue des arrangements commerciaux entre l'Italie et la France.

Venant de recevoir du Gouvernement Royal les propositions complémentaires que sur quelques points le prédécesseur de Votre Excellence m'a exprimé le désir d'obtenir, j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous les transmettre ci-jointes, en vous priant de les examiner, et de me mettre ensuite en mesure d'informer mon gouvernement de la décision à laquelle se sera arrêté le gouvernement de la République.

Veuillez agréer, etc.

MENABREA.

ANNEXE A LA LETTRE DU GÉNÉRAL MENABREA DU 5 AVRIL 1888.

Mémoire.

M. le Ministre français des affaires étrangères affirme dans sa lettre du 26 mars :

1^{re} Que les dernières propositions italiennes pour la continuation de la négociation commerciale laissent encore subsister des aggravations considérables au régime douanier dont les importations françaises ont bénéficié jusqu'au 1^{er} mars ;

2^o Que ces propositions ne contiennent pas de réponse à une grande partie des demandes présentées par le Gouvernement français.

A l'appui de sa double affirmation, Son Excellence M. Flourens allègue les majorations de droits qui continueraient de frapper les tissus de laine à chaîne de coton, certains tissus de coton, les merceries fines et quelques tissus de soie, pure ou mélangée. Les contre-propositions italiennes, ajoute-t-il, ne donnent, en outre, pas de satisfaction aux vœux exprimés par les négociateurs français au sujet des points suivants : tissus de coton ouvrés, damassés, brochés, cirés ; tulles et tricotés de coton ; mèches à lampe ; boutons, passementerie, couvertures, galons, rubans et dentelles de coton ; tissus imprimés, brochés, brodés, de laine ; feutres pour vêtements ; bonneterie, passementerie, boutons et articles confectionnés de laine ; tissus de soie mélangée : vins, liqueurs ; huiles d'olive ; crayons sans gaine ; toiles à voiles ; fils et tissus de jute ; chapeaux de paille non garnis ; peaux préparées ; horlogerie ; métallurgie ; ciments, briques et tuiles ; fromages ; chapeaux de feutre ; suppression des droits de sortie sur les soufres.

Le Gouvernement italien doit répéter qu'il n'a jamais admis la possibilité du retour pur et simple au Traité du 3 novembre 1881, ni d'arrangements qui équivaldraient à une pareille solution. Désireux cependant de faciliter une entente équitable et de répondre, pour autant que cela serait possible, aux vœux du Gouvernement de la République, le Gouvernement du Roi a offert et offre plusieurs améliorations au régime conventionnel qui a cessé d'être en vigueur le 1^{er} mars 1888 pour les articles suivants : vins ; mousselines, tulles, dentelles et broderies de coton ; rubans et galons de soie ; fils et tissus de jute ; carcasses pour articles de modes ; certaines étoffes de laine ; chapeaux garnis pour dames ; ciments ; fromages ; chapeaux de feutre, et ceci, en même temps qu'on cherchait de ne pas trop aggraver les droits pour les articles ayant le plus d'intérêt pour la France. En effet, la lettre de M. Flourens, en signalant les

aggravations les plus sensibles, indique les tissus de laine avec chaîne de coton et certains tissus de coton, c'est-à-dire deux séries d'articles dont l'importation française en Italie a une importance secondaire; et il y ajoute les étoffes de soie et les merceries fines, articles qui avec nos propositions se trouveraient chez nous moins lourdement taxés que chez presque tous les autres pays du continent. Parler de majoration de 50 ou de 100 pour 100 n'est pas la bonne méthode pour éclaircir la question; il faut prouver en voie absolue que le droit est excessif.

En procédant d'une manière différente, on s'expose à tomber en erreur ou exagération. Ainsi on lit dans quelques pièces du *Livre jaune* que le nouveau Tarif italien est prohibitif, alors qu'une confrontation consciencieuse faite à l'aide d'une appréciation technique, prouve que ce Tarif est moins protectionniste que ceux des grands États, l'Angleterre exceptée et la France comprise.

Quant aux points sur lesquels le Gouvernement français réclame une réponse, voici nos observations :

1° Ainsi qu'il a été déclaré en termes généraux dans la séance du 9 janvier, les questions concernant les tissus de coton ouvrés, damassés, brochés, brodés, cirés, les tulles et tricotés de coton, les mèches à lampe, les boutons, passementeries, couvertures, galons, rubans et dentelles de coton ne sauraient donner lieu à de grandes difficultés;

2° Pour les tissus imprimés de laine, l'accord a été établi dans la même séance moyennant augmentation de 25 fr. par quintal sur le droit afférent aux tissus non imprimés; pour les tissus brochés et brodés, de grands obstacles ne sauraient subsister pour un arrangement, ainsi que cela résulte du procès-verbal de cette même séance; il en est de même pour les feutres, bonneteries, passementeries, boutons et articles confectionnés de laine;

3° Quant aux tissus de soie mélangée, les propositions italiennes sont enregistrées au procès-verbal de la même séance du 9 janvier;

4° Pour les vins, la proposition italienne figure au procès-verbal de la séance du 14 janvier.

5° Pour les huiles d'olive, nos concessions sont enregistrées au même procès-verbal;

6° Pour les crayons sans gaine, on pourra revenir au précédent régime conventionnel;

7° Pour les toiles à voiles, on ne peut pas modifier le régime jadis en vigueur d'après l'ancien Traité;

8° Pour les chapeaux de paille, le droit de 8 fr. le 100 a été offert dans la séance du 14 janvier;

9° Pour les peaux ouvrées, on ne peut pas faire d'autres concessions que celles portées au procès-verbal de la séance du 14 janvier;

10° Pour la catégorie XII, le Gouvernement italien ne peut admettre que les quelques engagements conventionnels qu'il a proposés au cours des conférences;

11° Pour les tuiles et briques, on ne peut admettre aucune diminution;

12° Pour les fromages, on peut fixer conventionnellement le droit à 12 francs;

13° Pour les chapeaux de feutre pour hommes, on peut accepter le droit conventionnel de 50 fr., même pour les garnis;

14° On ne peut admettre la suppression du droit de sortie pour les soufres.

N° 7. — M. Goblet, ministre des affaires étrangères, à M. le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris.

Paris, le 7 avril 1888.

Monsieur l'Ambassadeur, par une lettre en date du 5 de ce mois, Votre

Excellence a bien voulu me transmettre le texte de propositions destinées par le Gouvernement Royal à compléter celles qui ont été adressées à mon prédécesseur le 10 mars dernier.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de cette communication et je ne manquerai pas de faire connaître à Votre Excellence le résultat de l'examen dont ces propositions vont être l'objet de la part du Gouvernement de la République.

Agrérez, etc.

GOBLET.

N° 8. — **M. Goblet, ministre des affaires étrangères, à M. le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris.**

Paris, le 25 avril 1888.

Monsieur l'Ambassadeur, pour faire suite à ma lettre du 7 de ce mois, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint à Votre Excellence une note contenant les observations auxquelles a donné lieu l'examen, par le Gouvernement de la République, du Mémoire que vous avez bien voulu m'adresser le 5 avril.

Je serai reconnaissant à Votre Excellence de vouloir bien faire parvenir cette note à Rome : je ne puis, d'ailleurs, que souhaiter que le Gouvernement italien, prenant en considération les observations qu'elle contient, nous mette à même de poursuivre utilement des négociations au succès desquelles nous n'attachons pas moins de prix que lui.

Agrérez, etc.

GOBLET.

ANNEXE A LA LETTRE DE M. GOBLET DU 25 AVRIL 1888.

Observations relatives aux nouvelles propositions italiennes remises le 5 avril 1888 par Son Excellence M. le Général Menabrea.

Après avoir rappelé que, d'après l'opinion du Gouvernement de la République, telle qu'elle résulte de la lettre de M. Flourens en date du 26 mars, les contre-propositions italiennes du 10 mars ne s'expliqueraient pas avec précision sur un certain nombre de demandes françaises, le Mémoire remis par M. le Général Menabrea présente, sur plusieurs de ces points, les réponses du Gouvernement italien.

En ce qui concerne tout d'abord les tissus de coton ouvrés, damassés, brodés, etc., le Mémoire se réfère à la Conférence du 9 janvier dans laquelle il a déjà été déclaré en termes généraux par les négociateurs italiens que les questions relatives à ces articles ne sauraient donner lieu à de grandes difficultés : en fait, aucune réponse précise n'est encore donnée aux propositions fermes qui ont été présentées le 20 février dernier par le Gouvernement français.

Relativement aux tissus de laine, il est vrai que l'accord s'est établi sur les tissus imprimés, mais à cet égard les négociateurs français ont consenti, à titre de relèvement sur l'ancien tarif conventionnel, une surtaxe de 25 francs par 100 kilogrammes sur le droit des tissus selon l'espèce. D'autre part, d'après la note italienne, de grands obstacles ne sauraient subsister pour un arrangement en ce qui concerne les tissus brochés et brodés, ainsi que les feutres, la bonneterie, etc. ; mais aucun chiffre n'est indiqué en face de ceux inscrits dans les demandes françaises du 20 février. En outre, la question reste entière pour les tissus de laine cardée et peignée, à chaîne de coton pur, au sujet desquels l'accord ne s'est pas fait.

Quant aux tissus de soie mélangée d'autre matière, le Mémoire italien se réfère aux propositions mentionnées au procès-verbal de la séance du 9 janvier;

mais ce sont les mêmes propositions qui ont fait l'objet d'observations précédentes et au sujet desquelles des augmentations de 40, 50 et même 180 p. 100 ont été signalées, sans parler des relèvements de droits sur l'ensemble des tissus de soie pure qui semblent d'autant moins acceptables qu'ils portent sur un article de premier ordre pour la France et que la généralité des produits similaires de fabrication italienne sont reçus, en franchise, sur le marché français.

En renvoyant pour les vins à la proposition qui figure au procès-verbal de la séance du 14 janvier, à Rome, le Mémoire italien repousse implicitement les demandes de la France relatives à la réciprocité du droit de 2 francs et à la taxation des rhums et des liqueurs aux droits de l'ancien tarif conventionnel.

Il en est de même pour les huiles d'olive, au sujet desquelles la concession dont fait mention la note italienne s'applique au tarif général, mais constitue en réalité une augmentation du double sur le droit de 3 francs inscrit au tarif conventionnel de 1881, alors que l'Italie conserverait le bénéfice de ce dernier droit par suite des traités conclus par la France avec l'Espagne et le Portugal.

Pour les chapeaux de paille, le droit de 8 francs offert dans la séance du 14 janvier n'a également le caractère d'une concession que relativement au Tarif général italien du 14 juillet 1887; mais en réalité il aggrave dans une très forte proportion (8 francs au lieu de 3 francs les 100 kilogrammes) le régime antérieur.

La concession dont il est parlé à l'égard des peaux ouvrées ne peut être également considérée comme telle que par comparaison avec les droits du Tarif général. En fait, si la tarification proposée peut équivaloir à celle qui existait précédemment pour les peaux vernies et maroquinées, il y a lieu de noter que, pour les peaux taillées en tige et empeigne et en bandes pour chapeaux primitivement admises aux droits des peaux respectives, les négociateurs français ont accepté une augmentation de 10 p. 100 du droit afférent à ces mêmes peaux.

Pour la métallurgie et les ouvrages en métaux, le Gouvernement italien n'admet que les quelques engagements conventionnels proposés par ses Délégués au cours des Conférences.

Au droit de 8 francs demandé pour les fromages français, et dont ils ont bénéficié jusqu'au 29 février dernier, par application du traité italo-suisse, l'Italie substitue un droit de 12 francs, tandis que les produits similaires de sa fabrication seraient admis en France au droit de 4 francs inscrit dans notre Traité avec la Suisse.

Enfin le Mémoire italien n'admet aucune diminution sur le tarif applicable aux tuiles et briques, non plus que la suppression du droit de sortie sur les soufres.

En résumé, il résulte des observations précédentes qu'actuellement, soit par le fait des relèvements de droits sur la plupart des articles à inscrire au nouveau traité, soit par suite de l'application du nouveau tarif général italien à ceux des produits français qui ne figureraient plus au tarif conventionnel, la France renoncerait, sans compensation suffisante, aux avantages que lui assurait le traité de 1881, tandis que l'Italie conserverait en France tout le bénéfice du traitement dont elle jouissait en vertu de ce traité.

Il est énoncé, il est vrai, dans le Mémoire remis par M. le Général Menabrea que le Gouvernement italien n'a jamais admis la possibilité du retour pur et simple au traité du 3 novembre 1881, ni d'arrangements qui équivaldraient à une pareille solution; mais, de son côté, le Gouvernement français est obligé de rappeler que, tout en admettant que la nouvelle Convention ne fût pas identique à celle de 1881, il a toujours considéré comme la base essentielle des négociations que cette Convention présentât au moins des équivalences propres à établir un réel équilibre entre les relèvements et les réductions de façon à ne pas aggraver la situation faite au commerce français par le traité antérieur.

Il paraît donc fort douteux que les propositions italiennes soient de nature à contre-balancer devant le Parlement les conséquences d'un engagement qui, en rétablissant au profit de l'Italie la franchise pour certaines denrées agricoles

telles que les œufs, les beurres, les soies grèges et moulignées, et des modérations de droits pour d'autres, telles que les viandes fraîches ou salées, la volaille, le vin, les huiles, etc..., ne manqueraient pas de soulever les plus vives réclamations au nom des intérêts agricoles.

Paris, le 25 avril 1888.

**N° 9. — Le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris,
à M. Goblet, ministre des affaires étrangères.**

Paris, le 11 mai 1888.

Monsieur le Ministre, faisant suite à la conversation que j'ai eu l'honneur d'avoir avec Votre Excellence mercredi dernier, je m'empresse de vous transmettre, ci-joint, un « pro memoria » contenant le résumé des réponses du Gouvernement italien aux observations faites par celui de la République sur nos dernières propositions relatives au traité de commerce.

Comme Votre Excellence pourra s'en convaincre, ces propositions peuvent servir de point de départ et de base pour une négociation et une entente définitive, surtout si, en recourant aux données statistiques et en appliquant les chiffres du tarif proposé, le Gouvernement de la République se rend un compte exact des résultats du traité projeté et se persuade que, loin d'être moins avantageux pour la France que celui de 1881, il lui sera au contraire plus favorable, tandis que pour l'Italie le principal avantage qu'elle en retirera sera celui d'établir et de consolider entre nos deux pays des rapports de bon voisinage que nous désirons vivement affermir,

C'est surtout dans ce but que le Gouvernement du Roi attache la plus grande importance à voir aboutir ces négociations qui, entreprises sur des bases rationnelles et guidées par un esprit d'équité, finiront par triompher des tenaces oppositions contraires aux intérêts généraux de la France aussi bien qu'à ceux de l'Italie.

Veuillez agréer, etc.

MENABREA.

ANNEXE A LA LETTRE DU GÉNÉRAL MENABREA DU 11 MAI 1888.

Résumé des réponses faites par le Gouvernement italien aux observations du Gouvernement français sur ses dernières propositions relatives au traité de commerce.

Les observations du Gouvernement français sur les nouvelles propositions italiennes relatives au traité de commerce présentées le 5 avril dernier à Son Excellence M. le Ministre des Affaires étrangères de la République, se bornent à énumérer les points de la négociation commerciale sur lesquels on n'était pas tombé d'accord, et, au lieu de faire des concessions propres à rapprocher les deux parties, signalent simplement les divergences en concluant que, si la nouvelle Convention ne peut être identique à celle de 1881, il faut, toutefois, que, entre les variations des tarifs introduits, il s'établisse un équilibre tel que le nouveau traité à conclure ne soit pas moins favorable à la France qu'en l'était le précédent. C'est donc d'après ce principe que doivent être réglées les nouvelles stipulations.

Mais, en examinant en détail les observations françaises, on s'aperçoit facilement qu'elles tendent à obtenir pour ce pays une Convention bien plus favora-

ble que la précédente, sans trop se préoccuper des intérêts de l'Italie. Ainsi, en compensation de quelques insignifiantes augmentations de tarifs à l'entrée en Italie, on demande plusieurs importantes réductions de droits et on insiste pour qu'on soumette au régime conventionnel plusieurs articles qui, jusqu'à présent, en étaient exclus et restaient soumis au tarif général.

En cet état de choses et après avoir attentivement examiné de nouveau toutes les phases des négociations, le Gouvernement du Roi a dû se convaincre que :

1° Les réductions de taxes offertes à la France sur les tarifs actuels sont tellement nombreuses et de telle importance qu'elles causeront au Trésor italien une perte de plusieurs millions de francs, tandis que la France, en nous accordant le traitement de la nation la plus favorisée, ne s'impose aucun sacrifice financier et économique appréciable.

2° Indépendamment des concessions ci-devant indiquées, le tarif italien est bien plus favorable aux exportations de la France que celui d'autres pays auxquels elle n'a pas appliqué un régime différentiel comme elle l'a fait contre l'Italie.

3° Il est impossible de recourir au Traité de 1881 pour y trouver une base propre à concilier les intérêts des deux parties ; car ce Traité, par sa nomenclature et par d'autres caractères, n'est plus en harmonie avec le nouveau Tarif général ; il faut au contraire comparer et évaluer les avantages que la France serait disposée à accorder à l'Italie avec les concessions que lui fait celle-ci par rapport au nouveau tarif, dont l'application récente prouve qu'il a été dicté par un esprit de sage modération. C'est par ce moyen qu'on pourra finir par s'entendre en tenant compte également des droits que peuvent réclamer les Gouvernements qui, en fait de tarifs, jouissent des avantages de la nation la plus favorisée en Italie.

Le Gouvernement du Roi aime à espérer que celui de la République, appréciant ces considérations, reconnaitra l'équité des propositions italiennes qui sont à l'avantage de la France plus que ne l'était le Traité de 1881 et par conséquent les acceptera. Ces propositions, sauf dans quelques détails secondaires et de moindre importance, ne pourraient être modifiées, à moins que de son côté la France ne fasse elle-même d'ultérieures concessions corrélatives à celles de l'Italie.

Le Gouvernement du Roi espère que celui de la République se convaincra que ces observations sont fondées et qu'elles ont pour but de faciliter, sur des bases équitables, un accord que, dans le cours des négociations, l'Italie a montré le sincère désir de conclure.

Paris, le 11 mai 1888.

N° 10. — M. Goblet, ministre des affaires étrangères, à M. le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris.

Paris, le 23 juin 1888.

Monsieur l'Ambassadeur, j'ai l'honneur d'adresser, ci-joint, à Votre Excellence une Note faisant connaître le résultat de l'examen auquel le Gouvernement de la République a soumis le *pro memoria* que vous avez bien voulu me communiquer, le 11 mai, au nom de votre Gouvernement, relativement à la négociation commerciale engagée entre les deux pays.

Ainsi que le remarquera Votre Excellence, cette Note fait connaître notamment les articles que le Gouvernement français consent à retrancher de la liste de ses demandes qui accompagnait la lettre de mon

Département en date du 20 février (1). Je ne doute pas, d'ailleurs, que le Cabinet de Rome ne reconnaisse avec le Gouvernement de la République, la nécessité de poursuivre la négociation sur le terrain pratique de contre-propositions détaillées en réponse aux demandes précises dont il est saisi.

Agréez, etc.

GOBLET.

ANNEXE A LA LETTRE DE M. GOBLET DU 23 JUIN 1888.

Note.

Le *pro memoria* joint à la lettre de Son Excellence M. l'Ambassadeur d'Italie, en date du 11 mai, contient un résumé des réponses de son Gouvernement aux observations présentées par le Gouvernement français, le 25 avril, relativement à la négociation commerciale engagée entre les deux pays.

Ce résumé ne fait pas connaître le résultat de l'examen détaillé auquel aurait été soumis le tableau des demandes présentées par la France sous la date du 20 février dernier. Il ne renferme, à cet égard, que des observations d'un caractère général qui figurent déjà dans les Notes antérieures.

Ainsi, le Cabinet de Rome exprime tout d'abord l'avis que les demandes formulées par le Gouvernement de la République tendent à obtenir une convention bien plus favorable que la précédente et contenant, en compensation de quelques insignifiantes augmentations de droits à l'entrée en Italie, plusieurs importantes réductions de droits et l'inscription, au Traité, de divers articles omis dans le tarif conventionnel de 1881.

Sur ce point, le Gouvernement de la République ne peut que se référer à ses précédentes déclarations. Il ne demande pas que la Convention à conclure soit plus favorable que celle de 1881, ni qu'il y ait identité entre les deux actes ; mais il insiste pour que le nouveau Traité soit, quant à l'ensemble des intérêts en présence, l'équivalent du précédent. Si, à cet effet, il s'est vu dans l'obligation de formuler des demandes nombreuses, c'est que l'Italie a détruit l'équilibre existant, en relevant dans de notables proportions son Tarif général et que ces relèvements ont atteint spécialement le commerce français qui exporte à destination de la Péninsule une infinité d'articles dont la valeur d'ensemble présente pour lui un intérêt considérable.

D'un autre côté, dans l'opinion du Gouvernement Royal, les demandes de réductions de taxes qu'il a déjà accueillies seraient assez importantes pour causer au Trésor italien une perte de plusieurs millions de francs, tandis que la France, en concédant son Tarif conventionnel à l'Italie, ne s'imposerait aucun sacrifice appréciable.

En ce qui concerne la première de ces assertions, il suffira de rappeler que la France exporte en Italie plus de cinq cents articles, dont deux cent soixante-onze seulement figuraient au Tarif B annexé au Traité du 3 novembre 1881 et que jusqu'à présent le Cabinet de Rome n'a admis de réductions ou de consolidations de droits que sur soixante-neuf de ces produits, sans même consentir à assurer à ces derniers, dans la plupart des cas, un traitement qui ne fût pas plus défavorable que celui qui résultait du précédent Traité. Quant aux conséquences qu'aurait pour la France, au point de vue fiscal, la concession à l'Italie du traitement de la nation la plus favorisée en matière de tarifs, elles sont faciles à apprécier. D'une manière générale, le Tarif général français est supérieur de 25 pour cent au tarif conventionnel et, pour un certain nombre d'articles, l'écart est plus considérable. Or, pour les vins, par exemple, la perception

(1) Voir *Livre jaune* sur les négociations commerciales et maritimes avec l'Italie, 1886-1888, pages 90 à 102.

du droit conventionnel de 2 francs en 1886 sur les provenances d'Italie, n'a donné qu'une somme de 3,870,111 francs ; si ces importations avaient été soumises au droit de 4 fr. 50 inscrit dans le tarif général, la perception se serait élevée à 9,707,000 francs. La concession du traitement de la nation la plus favorisée représente donc pour ce seul article un sacrifice de plus de 4,800,000 francs.

Il est observé dans le « pro memoria » que le Tarif général italien n'est pas aussi défavorable pour les produits français que celui d'autres pays dont les importations ne sont cependant pas soumises en France à un traitement différentiel.

A cet égard, une comparaison entre les Tarifs généraux des différents pays, telle que paraît l'avoir faite le Gouvernement italien, ne suffit pas à fournir tous les éléments d'une juste conclusion. Pour se rendre exactement compte de la mesure dans laquelle un Tarif général pèse sur les produits étrangers, il convient, en effet, de tenir compte des conditions économiques du pays à l'entrée duquel il est appliqué. Les données de la statistique témoignent de l'importance de ce point de vue.

Enfin le Gouvernement Royal ne pense pas que les différences considérables qui existent entre le nouveau Tarif italien et celui qui est annexé au Traité de 1881 permettent de prendre ce dernier pour base de la négociation actuelle.

En ce qui concerne celles de ces différences qui portent sur la nomenclature, les négociateurs français ont déjà fait connaître que le Gouvernement de la République ne se refusait pas à admettre certains changements, mais la difficulté principale ne réside pas dans le libellé des articles du tarif ; elle est dans la fixation du régime qui serait applicable à ces articles, et, à ce point de vue surtout, il ne paraît pas qu'une entente puisse s'établir sur la base du nouveau Tarif général italien, car le but à atteindre est la conclusion d'un Traité qui assure au commerce des facilités équivalentes à celles qui résultaient du Traité du 3 novembre 1881.

Le Gouvernement de la République a tenu à répondre complètement par les observations qui précèdent, à la Note italienne du 11 mai, mais il doit rappeler que depuis longtemps déjà il a insisté pour que les deux Gouvernements, abandonnant d'un commun accord le terrain des généralités, ne fissent plus porter la discussion que sur des demandes précises, un examen détaillé des articles qui doivent figurer dans le Tarif à conclure pouvant seul conduire à une entente.

Comme c'est le Gouvernement italien qui a dénoncé le Traité du 3 novembre 1881, c'était à lui qu'il incombait de formuler les premières propositions, et à la fin des Conférences tenues à Rome, les négociateurs français étaient autorisés à compter qu'ils recevraient des négociateurs italiens des indications précises au sujet des droits dont le Cabinet de Rome proposait l'insertion dans le Tarif d'importation en Italie.

Cette communication n'a pas été faite ; mais le Gouvernement français, témoignant ainsi de son désir de faciliter et de hâter une entente, a consenti à effectuer lui-même le travail préparatoire qui était nécessaire pour donner une base sérieuse à la négociation et il a présenté dès le 20 février un tableau contenant tout le détail de ses demandes.

Depuis lors les deux Gouvernements ont continué à échanger leurs vues concernant le Traité à conclure ; mais le Cabinet de Rome n'a pas encore fait parvenir la contre-partie des propositions qui ont été soumises à son examen. Sauf sur un petit nombre d'articles, il s'est borné à des références aux procès-verbaux ou s'est maintenu dans des généralités, tout en exprimant le désir que la France fit de nouvelles concessions.

Le Gouvernement de la République pouvait difficilement satisfaire à ce désir avant d'être en possession des réponses détaillées qu'il attend. Néanmoins, afin de donner un nouveau témoignage de l'esprit de conciliation qu'il apporte dans cette négociation, il a décidé de soumettre à une revision le tableau communiqué à l'Ambassade d'Italie le 20 février, et, à la suite de ce nouveau

travail, il croit pouvoir retrancher de la liste de ses demandes les articles suivants :

Tissus de crin, eaux minérales, carbonate de plomb, cartouches vides, gommes et résines indigènes brutes, cire à cacheter, filets de pêche, meubles non rembourrés, en bois courbé même poli, avec ou sans rotin ; cartes géographiques, musique gravée, tourteaux de noix et d'autres matières, orgues d'église, éponges brutes, cheveux ouvrés, colle de poisson, acide stéarique, extraits de viande et tablettes de bouillon, pistaches, mercure, nickel et ses alliages en dés, en pains, en débris, et nickel en feuilles, verges et fils.

Ces concessions, en diminuant le nombre des demandes soumises à l'examen du Gouvernement italien, devront lui permettre de hâter l'envoi de ses contre-propositions, et on a la confiance que la réponse du Cabinet de Rome sera inspirée par le même désir d'entente. Mais pour que cette réponse soit de nature à imprimer à la marche de la négociation une impulsion vraiment effective, il devient nécessaire qu'elle porte sur tous les articles maintenus aujourd'hui dans le tableau annexé à la Note française du 20 février, et que le Gouvernement italien veuille bien indiquer, en regard des demandes de la France, quelles sont les catégories d'articles dont il croirait devoir réclamer la suppression, ou les modifications qu'il jugerait nécessaire d'introduire, soit dans la nomenclature, soit dans le taux des droits, ainsi que les explications que ces contre-propositions lui paraîtraient comporter. Au point où en est arrivée la négociation, il semble que cette manière de procéder est la seule qui puisse donner un résultat pratique, la seule, par conséquent, qui soit en harmonie avec les intentions des deux Gouvernements.

Les mêmes considérations rendraient également très désirable que le Cabinet de Rome voulût bien faire connaître en même temps ses propositions relativement au Traité de navigation, cette partie de la négociation engagée entre les deux pays n'ayant été l'objet d'aucune indication dans la dernière Note italienne. Les questions relatives aux rapports commerciaux et maritimes doivent en effet être réglées simultanément ; le lien étroit qui unit les intérêts du commerce à ceux de la marine marchande ne permettrait pas d'ajourner la négociation de la Convention maritime après la conclusion du Traité de commerce.

Paris, le 23 juin 1888.

N° 11. — Le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris,
à M. Goblet, ministre des affaires étrangères.

Paris, le 27 juin 1888.

Monsieur le Ministre, j'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre en date du 23 courant, par laquelle Votre Excellence a bien voulu me faire parvenir une Note contenant les nouvelles propositions du Gouvernement de la République relatives à la négociation commerciale engagée entre les deux Pays.

Je me suis empressé de transmettre la note susdite au Gouvernement de Sa Majesté, qui l'examinera avec toute l'attention que mérite une question si importante.

Veuillez agréer, etc.

MENABREA.

N° 12. — Le général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris,
à M. Goblet, ministre des affaires étrangères.

Paris, le 15 juillet 1888.

Monsieur le Ministre, j'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence les deux documents ci-joints relatifs au Traité de commerce que je viens de recevoir de Son Excellence M. Crispi.

Le premier est une copie de la dépêche que m'adresse M. Crispi en réponse à la note du Gouvernement de la République du 23 juin dernier ; l'autre est un tableau ou tarif des droits à l'entrée en Italie pour les provenances françaises que le Gouvernement du Roi propose d'insérer dans le Traité à conclure.

Dans sa dépêche, M. Crispi, rectifiant quelques appréciations inexactes de la note précitée, exprime sa satisfaction de voir que le Gouvernement de la République propose d'abandonner les généralités pour porter la question sur le terrain pratique. C'est pourquoi, en motivant dans sa dépêche ses nouvelles propositions, il m'a chargé de remettre à Son Excellence le tableau ci-dessus indiqué dans lequel sont reproduits tous les articles contenus dans celui présenté le 20 février dernier par le Gouvernement français.

Aux concessions faites précédemment, le Gouvernement du Roi en a ajouté quelques autres ; de sorte que le nouveau tarif, sauf quelques légères retouches possibles, d'importance secondaire, représente la *limite extrême des concessions que l'Italie ne pourrait pas dépasser*. Les articles auxquels le Gouvernement de la République avait renoncé par sa note du 23 juin dernier, ne figurent pas dans le nouveau tarif, mais il est à observer que le Traité à conclure devant établir le traitement réciproque de la nation la plus favorisée, la France, par ce fait, bénéficierait des tarifs déjà convenus avec l'Autriche sur ces mêmes articles.

Quoiqu'une Convention de navigation ne soit pas une conséquence indispensable du Traité de commerce, toutefois le Gouvernement du Roi, adhérant volontiers au désir du Gouvernement de la République, est disposé à négocier simultanément la Convention de navigation et propose, dans ce but, celle de 1885, que la Chambre des députés française a repoussée après que le Parlement italien l'avait adoptée.

Il est également disposé à accepter les pactes sur lesquels on s'était entendu postérieurement à cet égard, et à examiner toute autre demande qui lui serait adressée.

Comme toute incertitude sur nos relations commerciales avec la France est fort nuisible à nos intérêts, et comme il nous semble opportun de ne pas laisser plus longtemps se prolonger les négociations pour un Traité tel que celui dont il s'agit, qui est destiné à une brève échéance (guère plus de trois ans), le Gouvernement du Roi déclare qu'il devrait considérer les négociations comme abandonnées, si, dans un bref délai, il ne reçoit pas une réponse favorable.

Agréez, etc.

MENABREA.

ANNEXE A LA LETTRE DU GÉNÉRAL MENABREA DU 15 JUILLET 1888.

**M. Crispi, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères,
à M. le Général Menabrea, Ambassadeur du Roi à Paris.**

(Traduction.)

Rome, le 12 juillet 1888.

Excellence, la Note du Gouvernement français que Votre Excellence m'a transmise, avec la lettre du 23 juin dernier, m'oblige, avant toute chose, à rectifier une circonstance de fait, savoir : celle que de notre côté il n'aurait jamais été donné de réponse « concrète » aux demandes françaises contenues dans le tableau à nous remis par M. Flourens, le 20 février dernier.

Cette affirmation n'est pas exacte, parce que les communications successives adressées par nous, par l'entremise de Votre Excellence, examinent les demandes contenues dans ce projet et donnent aux principales d'entre elles une réponse « adéquate. »

Il est vrai toutefois que nous n'avons manifesté concrètement notre pensée qu'en ce qui concerne les demandes qui touchent les articles fondamentaux et sur lesquels l'entente est moins facile. Il nous paraissait qu'une fois l'accord fait sur ces points, les négociations pourraient facilement aboutir pour le reste. En ce qui concerne les demandes secondaires, nous formulons cependant quelques jugements généraux dont il était facile de déduire nos intentions.

Nous nous attendions à ce que le Gouvernement français se déclarerait sur le point de savoir si nos concessions sur les articles plus importants de ces demandes étaient acceptées par lui ; et si dans la dernière note nous avons dû insister sur quelques idées générales, nous y avons été contraints par les communications du Gouvernement français, qui persistait dans quelques idées à plusieurs reprises déclarées par nous inacceptables comme base de la négociation.

En tout cas nous sommes heureux que le Gouvernement français manifeste l'intention d'abandonner les généralités et de porter la discussion sur un champ pratique, ce qui donne lieu d'espérer des résultats plus profitables que ceux obtenus jusqu'à présent. Avec le désir de ne pas retarder cette issue, nous renonçons à répliquer, bien que cela nous serait facile, aux observations du Gouvernement français en ce qui concerne le chiffre (*entità*) des pertes que subiraient les Trésors des deux pays par suite de la conclusion du traité ainsi que le taux élevé des tarifs douaniers d'autres Etats auxquels le Gouvernement français n'a pas refusé le régime de la nation la plus favorisée.

En conséquence, adhérant au désir que nous exprime le Gouvernement français, nous avons rédigé le projet que j'adresse à Votre Excellence en même temps que la présente dépêche.

Dans ce projet se trouvent reproduits tous les articles compris dans le tableau que nous a présenté le Gouvernement français à la date du 20 février dernier, avec la nomenclature et la désignation des droits que nous pouvons consentir.

Ce document représente le tarif des droits à l'entrée en Italie que nous proposons d'annexer au traité.

Aux concessions précédemment consenties nous en avons ajouté quelques nouvelles ; de sorte que ce tarif atteint, sans les retouches possibles, d'une importance secondaire, la dernière limite que le Gouvernement du Roi ne saurait dépasser.

En confectionnant le tarif en question, nous avons exclu les rares articles que le Gouvernement français renonce à faire figurer au traité.

En ce qui concerne cette renonciation, nous ne pouvons nous abstenir de faire l'observation qu'elle tombe sur des articles ou déjà compris dans la Convention avec l'Autriche ou de nulle importance pour la production italienne, et que l'inscription de ces articles au traité n'aurait pu certainement constituer un obstacle à la conclusion de l'accord.

Le Gouvernement français aurait pu nous manifester son bon vouloir en renonçant aux demandes qui ont trait à des produits de grande importance pour notre pays et relativement auxquels la France n'a qu'un minime intérêt ; tandis que les autres nations y sont grandement intéressées. Néanmoins nous avons, même sur cette catégorie de demandes, présenté des propositions « concrètes », acceptant l'inscription des articles dont il s'agit et en indiquant les modes et les limites.

La Note à laquelle nous répondons traite également de la Convention de navigation, le Gouvernement français étant d'avis que le lien qui unit les intérêts commerciaux à ceux de la marine marchande ne permet pas de renvoyer ladite Convention après la conclusion du traité de commerce. Ce lien ne nous paraît pas aussi évident, et en fait le traité de commerce de 1881 est demeuré en vigueur pendant un an et plus sans qu'il ait existé entre les deux pays une

Convention de navigation. A ce propos, il n'est pas inutile de rappeler que si cette Convention n'existe pas, cela est dû au vote de la Chambre française qui a repoussé les actes conclus en 1885, alors qu'ils avaient été ratifiés par le Parlement de notre pays.

Néanmoins le Gouvernement du Roi est disposé à stipuler simultanément avec le traité de commerce la Convention de navigation, et à cet effet nous proposons l'adoption de la Convention conclue en 1885, approuvée par le Parlement italien et repoussée par la Chambre française. Nous sommes toutefois disposés à accepter les clauses qui ont été convenues postérieurement et nous examinerons avec bon vouloir toute demande qui nous sera adressée.

Mais attendu que l'incertitude, en ce qui concerne nos relations commerciales avec la France, nous porte un grave préjudice et que personne ne saurait admettre qu'il y ait opportunité à ce que, en vue de la conclusion d'un traité à courte échéance (trois ans ou un peu plus), on traîne tellement en longueur les négociations, je prie Votre Excellence de déclarer au Gouvernement de la République que nous devons tenir pour abandonnées les négociations si, dans un bref délai, nous ne recevons pas une réponse favorable. CRISPI.

ANNEXE A LA LETTRE DE M. CRISPI AU GÉNÉRAL MENABREA

Tarif des droits à l'entrée en Italie.

Vins en futaillles (fûts compris) de toute sorte.	Hectolitre.	
(2 fr. pour les vins titrant jusqu'à 12 degrés. 4 fr. pour les vins titrant au-dessus de 12 à 15 degrés.)		
Vins en bouteilles ne dépassant pas la capacité d'un litre.	Cent.	
(Surtaxes de l'alcool pour les vins titrant 16 degrés et au-dessus.)		
Spiritueux :		
Purs, en fûts et futaillles (fûts compris).	Hectolitre.	14 00
Cognac en futaillles (fûts compris).	<i>Idem.</i>	25 00
Cognac en bouteilles de la capacité d'au-dessus un demi-litre, mais ne dépassant pas le litre.	Cent.	23 00
Cognac en bouteilles de la capacité d'un demi-litre ou moins.	<i>Idem.</i>	18 00
Huiles fixes, d'olive.	100 kilogr.	6 00
Huiles fixes non dénommées.	<i>Idem.</i>	15 00
Médicaments composés non dénommés, acceptés par une Faculté de médecine (sans défalcation du poids des contenants immédiats).	<i>Idem.</i>	120 00
Savons communs	<i>Idem. (a)</i>	6 00
Savons parfumés	<i>Idem. (a)</i>	12 00
Parfumeries (sans défalcation du poids des contenants immédiats) alcooliques.	<i>Idem. (b)</i>	37 50
Parfumeries (sans défalcation du poids des contenants immédiats) non alcooliques.	<i>Idem. (b)</i>	12 00
Couleurs dérivées du goudron et d'autres substances bitumineuses à l'état sec.	<i>Idem.</i>	Exemptes.
Couleurs dérivées du goudron et d'autres substances bitumineuses en pâtes ou liquides.	<i>Idem.</i>	Exemptes.

(a) Les savons de glycérine acquitteront en outre la surtaxe sur l'alcool employé dans leur fabrication en raison de 30 p. 100 de leur poids.

(b) Les parfumeries alcooliques devront acquitter en outre la surtaxe de l'alcool sans déduction du poids des contenants immédiats.

Extraits colorants de bois de teinture et d'autres matières tinctoriales de toute sorte.	100 kilogr.	12 50
Extraits de châtaignier et autres sucres tanins liquides ou concrets extraits de végétaux. . . .	<i>Idem.</i>	Exempts.
Crayons sans gaine	<i>Idem.</i>	10 00
Cirages.	<i>Idem.</i>	5 00
Couleurs en tablettes, en poudre et de toute autre sorte	<i>Idem.</i>	12 00

Fils de lin et de chanvre :

Simplex, écus, lessivés ou blanchis	<i>Idem.</i>	11 50
Simplex teints.	<i>Idem.</i>	17 10
Retors, écus, lavés ou blanchis.	<i>Idem.</i>	23 10
Retors, teints	<i>Idem.</i>	34 65

Tissus de lin et de chanvre :

N'ayant pas plus de 5 fils de chaîne dans l'espace de 5 millimètres, écus ou blanchis.	<i>Idem.</i>	23 10
N'ayant pas plus de 5 fils de chaîne, dans l'espace de 5 millimètres, teints ou fabriqués avec des fils teints.	<i>Idem.</i>	38 00
Présentant en chaîne plus de 5 fils dans l'espace de 5 millimètres, écus, blanchis ou mélangés de blanc	<i>Idem.</i>	57 75
Présentant en chaîne plus de 5 fils dans l'espace de 5 millimètres, teints ou fabriqués avec des fils teints	<i>Idem.</i>	90 00
Imprimés.	<i>Idem.</i>	115 00
Brodés	<i>Idem.</i>	250 00
Cirés, pour parquets et toiles goudronnées et huilées.	<i>Idem.</i>	20 00
Autres de toute sorte	<i>Idem.</i>	40 00
Fils de jute.	<i>Idem.</i>	10 00
Tissus de jute.	<i>Idem.</i>	20 00
Bonneterie et passementerie de lin et de chanvre.	<i>Idem.</i>	110 00
Boutons et rubans de lin et de chanvre.	<i>Idem.</i>	100 00
Dentelles et tulles de lin et de chanvre.	kilog.	7 00

Objets cousus de lin ou de chanvre :

a) Sac, linge de lit et de table, essuie-mains, rideaux simplement bordés et articles similaires. (Droit du tissu avec augmentation de 10 p. 100.)	100 kilogr.	
b) Autres, excepté les chemises, cols et manchettes pour hommes.	<i>Idem.</i>	
(Droit du tissu avec augmentation de 40 p. 100.)		

Tissus de coton purs unis, croisés et coutils :

Ecrus, pesant 13 kilog. ou plus aux 100 mètres carrés et présentant en chaîne et trame dans le carré de 5 millimètres de côté, 27 fils élémentaires ou moins	—	60 00
Ecrus pesant 13 kilog. ou plus aux 100 mètres carrés et présentant en chaîne et trame dans le carré de 5 millimètres de côté, plus de 27 fils.	—	70 00
Ecrus pesant 7 kil. ou plus, mais moins de 13 kil. aux 100 mètres carrés et présentant en chaîne et trame dans le carré de 5 millimètres de côté, 27 fils élémentaires ou moins.	—	80 00
Ecrus pesant 7 kil. ou plus, mais moins de 13 kil. aux 100 mètres carrés et présentant en chaîne et		

trame dans le carré de 5 millimètres de côté, plus de 27 fils.	100 kilog.	92 00
Écrus pesant moins de 7 kilog. aux 100 mètres carrés et présentant en chaîne et trame dans le carré de 5 millimètres de côté, 27 fils élémentaires ou moins.	—	100 00
Écrus pesant moins de 7 kilog. aux 100 mètres carrés et présentant en chaîne et trame dans le carré de 5 millimètres de côté, plus de 27 fils.	—	120 00
Blanchis.	—	
(Droits des tissus écrus, plus 20 p. 100 du droit.)		
Imprimés.		
(Droits des tissus blanchis, plus 70 fr. par 100 kilog.)		
Ouvrés.		
(Droits des tissus selon l'espèce, augmentés de 10 p. 100.)		
En couleurs ou teints.		
(Droits des tissus écrus, plus 35 fr. par 100 kilog.)		
Damassés.		
(Droits des tissus selon l'espèce, augmentés de 15 p. 100.)		
Brochés (a).		
(Droits des tissus selon l'espèce, augmentés de 15 p. 100.)		
Brodés, à chaînette.		
(Droit des tissus, plus 200 fr.)		
Brodés, à point passé.		
(Droit des tissus, plus 300 fr.)		
Tulles de coton.	100 kilog.	400 00
Tissus de coton, cirés pour parquets et tissus goudronnés.	—	25 00
Tissus de coton, cirés, autres de toute sorte.	—	50 00
Tricots de coton simples.	—	140 00
Tricots de coton façonnés.	—	180 00
Mèches de lampes et mèches tressées pour bougies.	—	80 00
Boutons, passementerie et couverture de coton.	—	120 00
Galons et ruban de coton.	—	100 00
Dentelles de coton.	—	500 00
Velours de coton :		
Communs et peluches, écrus.	—	114 00
Communs et peluches, blanchis.	—	130 00
Communs et peluches, teints.	—	155 00
Communs et peluches, imprimés.	—	200 00
Fins (velvets), écrus.	—	132 00
Fins (velvets), blanchis.	—	160 00
Fins (velvets), imprimés.	—	235 00
Objets cousus de coton :		
a) Sac, linge de lit et de table, essuie-mains, (Droit du tissu avec augmentation de 10 p. 100.) rideaux simplement bordés et articles similaires.	—	
b) Autres, excepté les chemises, cols et manchettes pour hommes.	—	
(Droit du tissu, avec augmentation de 40 p. 100.)		
Laines naturelles en suint et laines lavées d'effilochage, teintes, cardées, peignées, cardées teintes, peignées teintes, d'effilochage teintes.	—	Exemptes.
Crin brut ou teint et poils de toute sorte.	—	Exempts.
Crin frisé; cordes et ouvrages grossiers en crin.	—	8 00

(a) Sont considérés brochés les tissus dont le fond reste inaltéré dans sa structure, malgré qu'on enlève, fil à fil, le dessin qu'il présente.

Fils de laine ou de poils :

Fils de laine cardée simples, écrus, ayant de longueur au kilog. jusqu'à 10,000 mètres.	100 kilog.	45 00
Fils de laine cardée simples, écrus, ayant de longueur au kilog. plus de 10,000 mètres.	—	53 00
Fils de laine cardée simples, blanchis		
(Régime des fils écrus, plus 20 p. 100.)		
Fils de laine cardée simples, teints		
(Régime des fils écrus, plus 25 fr. les 100 kilog.)		
Fils de laine cardée retors		
(Régime des fils simples, plus 20 p. 100.)		
Fils de laine peignée simples, écrus, ayant de longueur au kilog. jusqu'à 50,000 mètres.	—	50 00
Fils de laine peignée simples, écrus, ayant de longueur au kilog. plus de 50,000 mètres.	—	60 00
Fils de laine peignée simples, blanchis		
(Régime des fils écrus, plus 20 p. 100.)		
Fils de laine peignée simples, teints.		
(Régime des fils écrus, plus 20 p. 100.)		
Fils de laine retors.		
(Régime des fils simples, plus 20 p. 100.)		
Matelas de toute sorte	—	15 00
Tissus de laine cardée, pesant au mètre carré jusqu'à 300 gr.		165 00
Tissus de laine cardée, pesant au mètre carré plus de 300 gr. et jusqu'à 500 gr.	—	145 00
Tissus de laine cardée pesant au mètre carré plus de 500 gr.	—	140 00
Tissus de laine peignée, pesant au mètre carré jusqu'à 200 gr.	—	200 00
Tissus de laine peignée, pesant au mètre carré plus de 200 gr. et jusqu'à 500 gr.	—	185 00
Tissus de laine peignée, pesant au mètre carré plus de 500 gr.	—	170 00
Tissus de laine (a).		
Tissus de laine (b).		
Tissus de laine imprimés.		
(Droits des tissus respectifs, plus 25 fr. les 100 kil.)		
Tissus de laine brochés.		
(Droits des tissus respectifs, plus 25 fr. les 100 kil.) (c).		
Tissus de laine brodés, à chainette.		
(Droits des tissus respectifs, plus 200 fr. les 100 kil.)		
Tissus de laine, à point passé.		
(Droits des tissus respectifs, plus 300 fr. les 100 kil.)		
Feutres pour chapeaux.	100 kilog.	18 00
Feutres goudronnés, pressés pour semelles, etc.	—	7 00
Feutres pour vêtements.	—	60 00
Bonneterie et passementerie de laine	—	200 00
Galons et rubans de laine.	—	220 00
Boutons de laine.	—	220 00
Dentelles et tulles de laine	—	500 00

(a) Les tissus de laine cardée ou peignée avec chaîne entièrement composée de fils de coton rentreront dans les deux classes des tissus de laine pure, cardée ou peignée, les moins taxées, quel que soit le poids au mètre carré.

(b) Suppression de la note annexe à l'article 129^b du tarif général italien de 1887.

(c) Sont considérés brochés les tissus dont le fond reste inaltéré dans sa structure, malgré qu'on enlève, fil à fil, le dessin qu'il présente.

Couvertures de bourre de laine, de rognures et de lisières de drap.	100 kilog.	60 00
Tapis de bourre de laine, de rognures et de lisières de drap	—	60 00
Couvertures et tapis de laine.	—	110 00
Articles confectionnés de laine		
(Droit des tissus dont ils sont composés, plus 30 p. 100 de ces droits.)		
Semences vers à soie.	100 kilog.	Exemptes.
Cocons de vers à soie.	—	—
Soie grège ou moulinée, écrue	—	—
Soie grège ou moulinée, teinte.	—	—
Soie à coudre.	—	—
Bourre et bourrette de soie, peignées.	—	10 00
Déchets de soie bruts	—	Exemptes.
Déchets de soie filés	—	50 00
Déchets de soie teints	—	100 00
Velours et peluches de soie ou de bourre de soie unis	Le kilog.	7 50
Velours et peluches de soie ou de bourre de soie façonnés	—	9 50
Tissus de soie ou de bourre de soie :		
Noirs unis.	—	5 00
Noirs façonnés.	—	6 50
De couleur unis.	—	5 75
De couleur façonnés.	—	7 50
Clairs unis	—	6 50
Clairs façonnés	—	9 00
Velours mixtes, dans lesquels la soie ou la bourre de soie entrent dans une proportion non inférieure à 12 p. 100 et non supérieure à 50 p. 100 :		
Unis	—	5 00
Façonnés	—	7 00
Tissus mixtes, dans lesquels la soie ou la bourre de soie entrent dans une proportion non inférieure à 12 p. 100, ni supérieure à 50 p. 100.)		
Noirs unis.	—	3 50
Noirs façonnés	—	5 00
De couleur, unis	—	4 00
De couleur, façonnés.	—	6 00
Tissus ordinaires de déchets de soie dont le poids dépasse 200 grammes par mètre carré et dans lesquels les déchets de soie entrent dans une proportion non inférieure à 12 p. 100 :		
Unis	—	2 50
Façonnés.	—	4 00
Rubans et galons		
(Droit du tissu respectif, plus 2 fr. le kilog.)		
Dentelles et tulles, y compris les crêpes et les blondes de soie, et ceux dans lesquels la soie entre dans une mesure non inférieure à 12 p. 100 :		
Unis	—	12 00
Façonnés.	—	15 00
Dentelles et tulles, etc., avec perles sur plus d'un tiers de leur superficie.	—	8 00
Tissus avec fils métalliques d'or ou d'argent fins, ou dorés ou argentés.		
(Droit du tissu respectif, plus 5 fr. par kilog.)		
Tissus avec fils métalliques de métaux ordinaires.		
(Droit du tissu respectif, plus 2 fr. par kilog.)		

Boutons de soie (a)	100 kilog.	4 00
Articles confectionnés		
(Droit du tissu respectif, plus 50 p. 100.)		
Meubles de bois communs, rembourrés, etc.	—	40 00
Meubles de bois d'ébénisterie, plaqués ou marquetés, et même rembourrés.	—	40 00
Ustensiles et ouvrages divers en bois commun :		
Non polis ni peints.	—	6 00
Autres	—	13 00
Chariots pour marchandises de chemins ordinaires.	La pièce.	22 00
Voitures pour routes ordinaires :		
A deux roues ou plus.	—	33 00
A plus de deux roues et pas plus de cinq ressorts.	—	110 00
Avec plus de deux roues et cinq ressorts.	—	330 00
Tresses de paille.	100 kilog.	Exemptes.
Tresses d'écorce, de sparte, etc. :		
Pour chapeaux, fines.	—	Exemptes.
Pour chapeaux, communes.	—	—
Pour cordages et autres ouvrages.	—	—
Chapeaux de paille non garnis (b).	Le cent.	8 00
Papier colorié, doré ou peint, et pour tentures.	100 kilog.	25 00
Gravures, lithographies et étiquettes.	—	50 00
Livres imprimés :		
En feuilles ou simplement brochés (c).	—	Exemptes.
Cartonnés.	—	12 00
Reliés en peau ou parchemin.	—	20 00
Autrement reliés, en velours, en ivoire, etc., avec garniture d'or ou d'argent, etc.	—	100 00
Peaux :		
Vernies de toutes couleurs.	—	80 00
Maroquinées de toutes couleurs.	—	70 00
Finies pour semelles.	—	45 00
Finies autres	—	70 00
De chevreau et agneau.	—	20 00
Taillées en tiges, empeignes et en bandes pour chapeaux.		
(Droit des peaux respectives augmenté de 10 p. 100.)		
Manchons de peaux	Le cent.	450 00
Gants de peaux de toute qualité, même simplement taillés.	100 paires.	7 50
Chaussures, bottes, bottines et brodequins.	—	110 00
Chaussures, autres, de toute sorte.	—	70 00
Valises	La pièce.	2 00
Ouvrages en peaux tannées sans le poil	100 kilog.	50 00
Fonte d'affinage et de fusion en pains.	—	1 00
Fonte travaillée en jets bruts :		
En objets pour meubles, pour ornements et pour usages domestiques	—	8 00
En autres objets.	—	5 00
Fonte travaillée en jets unis (rabotés) ou tournés, ou travaillée d'une autre manière :		

(a) Pour qu'ils soient considérés tels, il suffit qu'ils aient la partie droite recouverte de soie ou de bourre de soie. Il n'est pas fait exception si le coton, le bois ou autres matières sont visibles dans la partie de l'envers.

(b) Les chapeaux de sparte, d'écorces de bois et de fibres de palmier sont assimilés aux chapeaux de paille.

(c) Les livres en langue italienne acquitteront le droit du papier dont ils sont composés.

1° En objets pour meubles, pour ornements et pour usages domestiques	100 kilog.	10 00
2° En autres objets	—	7 00
Travaillée en jets avec garniture d'autre métal ou étamée, émaillée, vernissée, oxydée, nikelée, laquée, etc. :		
1° En objets pour meubles, pour ornements et pour usages domestiques	—	18 00
2° En autres objets	—	12 00
Fer brut en massiaux et acier en pains.	—	4 00
Fer et acier laminé ou battu en verges, tringles ou barres calibrées de toutes dimensions :		
1° N'ayant pas en section aucun diamètre ou côté de 7 millimètres ou moins.	—	6 50
2° Ayant en section un ou plusieurs côtés ou un diamètre de 7 millimètres ou moins, mais supérieur à 5 millimètres.	—	7 50
3° Ayant en section un ou plusieurs côtés ou diamètres de 5 millimètres ou moins (les fils exclus).	—	9 00
Fer et acier laminé ou battu en fils :		
1° Ayant un diamètre de 5 millimètres ou moins, mais plus d'un millimètre et demi.	—	12 00
2° Ayant un diamètre d'un millimètre et demi ou moins	—	15 00
Fer et acier en tôle :		
1° De l'épaisseur de 4 millimètres et plus	—	7 00
2° De moins de 4 millimètres et plus d'un millimètre et demi	—	10 00
3° D'un millimètre et demi ou moins (a).	—	12 00
Fer et acier en tuyaux :		
1° De tôle de la grosseur de 4 millimètres et plus.	—	12 00
2° De 4 millimètres et plus d'un millimètre et demi.	—	15 00
3° D'un millimètre et demi ou moins	—	17 00
Fer ou acier forgés ou moulés en ancrs, essieux de véhicules, enclumes et autres ouvrages bruts :		
Du poids de 50 kilogrammes et plus.	—	10 00
De poids moindre	— (b)	12 00
Fers et aciers en rails pour chemins de fer.	— (c)	6 00
Fer et acier de seconde fabrication en travaux faits principalement avec fers ou aciers gros pesants :		
1° En objets rabotés, limés, tournés, forés, etc., seulement dans une partie, c'est-à-dire avec quelque simple forage ou coup de lime ou de marteau	100 kilog.	10 50
2° En objets rabotés, limés, tournés, forés sur toute ou grande partie de leur superficie.	—	13 50
3° En objets étamés, plombés, zingués, vernis.	—	15 50
4° En objets oxydés, émaillés, nikelés, laqués ou garnis d'autres métaux, ou unis au verre ou à des produits céramiques	—	20 00
Fer et acier de seconde fabrication en travaux faits principalement avec fers et aciers moins gros (plus légers) :		

(a) Les tôles taillées (non simplement ébarbées) pour servir à un usage déterminé payent un franc de plus que celles qui ne le seront pas.

(b) Les clous en fer et en acier forgés payent le droit de 40 fr. les 100 kilog.

(c) Sont admis comme rails les seuls fers sectionnés comme ceux adoptés par les chemins de fer, simplement laminés et percés; la section doit être constante dans toute la longueur de la barre.

1° En objets rabotés, limés, tournés, forés, etc., seulement dans une petite partie de leur superficie	100 kilog.	15 50
2° En objets rabotés, limés, tournés forés, etc., sur toute ou grande partie de leur superficie; étamés, plombés, zingués, vernis.	—	17 50
3° En objets oxydés, émaillés, nickelés, laqués ou garnis d'autres métaux, ou unis au verre ou à des produits céramiques.	—	30 00
Tôles de fer recouvertes de zinc, plomb ou galvanisées, simples :		
1° De grosseur supérieure à un millimètre et demi.	—	13 00
2° De grosseur d'un millimètre et demi et moins.	—	15 00
Tôles de fer recouvertes de zinc, plomb ou galvanisées, travaillées :		
1° En ouvrages divers simples, de tôles d'épaisseur supérieure à un millimètre et demi	—	19 00
2° En ouvrages divers simples, de tôles d'épaisseur d'un millimètre et demi et moins (a)	—	21 00
3° En ouvrages mélangés avec d'autres matières, de tôles d'épaisseur supérieure à un millimètre et demi	100 kilog.	23 00
4° En ouvrages mélangés avec d'autres matières de tôles d'épaisseur d'un millimètre et demi et moins.	—	25 00
Tôles de fer recouvertes d'étain, de cuivre, et aussi oxydées, simples :		
1° D'épaisseur supérieure à un millimètre et demi.	—	14 00
2° D'épaisseur d'un millimètre et demi et moins.	—	18 00
Tôles de fer recouvertes d'étain, de cuivre et aussi oxydées, travaillées :		
1° En ouvrages divers simples, de tôles d'épaisseur supérieure à un millimètre et demi	—	20 00
2° En ouvrages divers simples, de tôles d'épaisseur d'un millimètre et demi et moins (b)	—	22 00
3° En ouvrages mélangés avec d'autres matières, de tôles d'épaisseur supérieure à un millimètre et demi.	—	24 00
4° En ouvrages mélangés avec d'autres matières, de tôles d'épaisseur d'un millimètre et demi et moins	—	26 00
Acier trempé en barres et verges.	—	(c)
Acier trempé en fils.	—	(c)
Acier en ressorts de n'importe quelle sorte.	—	18 00
Outils et instruments usuels pour arts et métiers, en fonte, fer ou acier, communs :		
1° Hachettes, charrues, haches, outils ordinaires d'agriculture de tous genres, houes et hoyaux ou bèches, bigornes, ciseaux, barillets (valets), truelles, coutres, coins, herses, filières, fourches, rouanettes, leviers, couperets, marteaux, étaux de forgeron, pelles, pics, pioches, cognées ou ou hachereaux, râtaux, sarcloirs, tenailles, socs de charrue, etc	—	12 00
2° Les mêmes, polis, vernis, zingués, plombés, galvanisés, cuivrés, étamés et aussi partiellement garnis d'autres métaux, mais non laqués, ni émaillés, ni brunis	—	14 00

(a) Parmi les ouvrages divers simples on comprend les tôles ondulées.

(b) Parmi les ouvrages divers simples on comprend les tôles ondulées.

(c) Les droits fixés pour l'acier non trempé.

3° Les mêmes, émaillés, laqués, oxydés, mais non brunis (merceries exclues)	100 kilog.	18 00
Outils et instruments usuels pour arts et métiers, en fonte, fer ou acier, fins :		
1° Crics, balances à bascule, brunissoirs, burins, tournevis, composteurs, presses à copier, ciseaux, faux, faucilles, cisailles, séateurs, forges portatives, étampes ou poinçons; fers non dénommés pour cordonniers, doreurs, menuisiers, forge- rons, maréchaux ferrants, coiffeurs, imprimeurs et autres artisans; fers pour repasser et pour plisser, rogne-pied, lames pour scies, alènes, tourne-à-gauche, languettes ou fers pour rabots, varlopes, lissoirs, peignes, planes, aiguillons, pincés, serpes, racloirs, dards pour vrilles et tarières, scalpels, scies, gouges, spatules, em- porte-pièce, vrilles, tarières, petites sondes, timbres, petites presses pour timbres et poin- çons, tours pour horlogers, trépan à main, lacerets, etc., et aussi vernis, polis, zingués, gal- vanisés, cuivrés, étamés, plombés et partielle- ment garnis d'autres métaux.	—	(a) 16 00
2° Les mêmes, émaillés, laqués, oxydés, mais non brunis (merceries exclues).	—	20 00
Outils : Limes et râpes :		
1° De 1 à 10 dents par centimètre linéaires mesu- rées normalement aux dents.	—	12 00
2° De 11 à 20 dents mesurées comme ci-dessus.	—	14 00
3° De 21 dents et plus, mesurées normalement aux dents.	—	18 00
Cuivre, laiton et bronze :		
En pains, rosettes, limailles et fragments.	—	4 00
En barres, en feuilles, en lames.	—	14 00
En tubes ou tuyaux de n'importe quel diamètre.	—	20 00
En fils de n'importe quel diamètre.	—	20 00
Martelés en ouvrages bruts.	—	18 00
En travaux ornementaux, ni dorés, ni argentés.	—	75 00
En travaux non dénommés.	—	30 00
En tringles et en fils dorés et argentés.	—	100 00
Dorés ou argentés enroulés sur fils de matières textiles.	—	100 00
Dorés ou argentés en autres travaux.	—	120 00
En cylindres et étampes gravés pour l'impression. Toiles métalliques :	—	Exempts.
De fer ou d'acier		
De laiton ou de cuivre.		
(Droits des fils dont elles sont composées, plus 15 fr. par 100 kilog.)		
Nickel et ses alliages avec le cuivre et le zinc (packfond ou bas argent) :		
En ouvrages dorés ou argentés	—	100 00
En autres ouvrages	—	60 00
Étain et ses alliages avec le plomb et l'antimoine :		
En pains, en verges et en débris	—	Exempts.
Battu, en feuilles de n'importe quelle sorte	—	15 00
En autres ouvrages.	—	20 00
Verni.	—	40 00

(a) Les faux et les faucilles acquitteront le droit de 12 fr. les 100 kilog.

Métaux et alliages métalliques non dénommés :		
A l'état brut.	100 kilog.	5 00
En ouvrages de toutes sortes.	—	100 00
Machines à vapeur fixes et semi-fixes avec ou sans chaudière.	—	12 00
Machines, chaudières :		
1 ^o Tubulaires.	—	14 00
2 ^o Autres.	—	12 00
Moteurs à eau ou à vent et machines hydrauliques (pulsomètres, pompes et machines aspirantes, laminoirs, accumulateurs, ascenseurs, monte- poids hydrauliques, turbines, etc.).	—	10 00
Locomotives sans tender.	—	14 00
Locomobiles.	—	12 00
Machines marines.	—	12 00
Machines agricoles de toutes sortes.	—	9 00
Machines pour filature.	—	10 00
Machines et métiers pour tissage.	—	10 00
Machines-outils pour le travail du bois et des métaux (scies, rabots, tours, machines à fileter, tréfans, etc.)	—	9 00
Machines dynamo-électriques.	—	30 00
Machines à coudre :		
1 ^o Sans tables et celles à main.	—	30 00
2 ^o Autres avec tables.	—	25 00
3 ^o Parties de machines.	—	30 00
Machines non dénommées.	—	10 00
Parties détachées de machines.	—	11 00
Appareils de cuivre ou d'autres métaux pour chauf- fer, raffiner, distiller, etc.	—	20 00
Wagons de chemins de fer :		
De marchandises.	—	10 00
Wagons de voyageurs :		
De 3 ^e classe.	—	14 00
De 2 ^e classe.	—	16 00
De 1 ^{re} classe (a).	—	19 00
Or filé cylindré en lames et clinquant et tréfilé.	Le kilog.	10 00
Or filé sur soie ou sur autre matière textile.	—	10 00
Or battu en feuilles (sans défalquer le poids du papier)	—	16 00
Argent filé, cylindré en lames et clinquant et tréfilé.	—	5 00
Argent filé sur soie ou sur autre matière textile.	—	10 00
Argent battu en feuilles (sans défalquer le poids du papier).	—	5 00
Orfèvrerie ou vaisselle d'or.	L'hectog.	14 00
Orfèvrerie ou vaisselle d'argent même doré.	Le kilog.	9 00
Bijouterie d'or.	L'hectog.	12 00
Bijouterie d'argent même doré.	Le kilog.	10 00
Horlogerie :		
Montres à boîte d'or.	La pièce.	1 00
Montres à boîte de tout autre métal.	—	0 50
Horloges de table à tableau ou à pendule.	—	(b) 5 00
Orgues à cylindre ou boîtes à musique.	—	2 00
Mouvements d'horlogerie :		

(a) Les wagons mixtes payent le droit le plus élevé.

(b) Les articles compris dans cette position lorsqu'ils sont importés en boîtes acquitteront en outre les droits y afférents.

De montres	La pièce	0 25
D'horloges de table à tableau ou à pendule . . .	100 kilog.	50 00
D'horloges de tour d'églises, etc.	—	20 00
Fournitures d'horlogerie	—	50 00
Ciments et chaux hydraulique	1,000 kilog.	10 00
Briques et tuiles ordinaires, carreaux bruts et briques réfractaires	100 kilog.	0 25
Tuiles plates marseillaises et briques creuses . .	—	1 50
Houille crue et carbonisée	—	Exempte.
Terres cuites d'usage ordinaire, carreaux unis simples et aussi recouverts d'un enduit terreux, creusets, cornues et tuyaux même émaillés, pièces pour ornements et décorations d'archi- tecture, poêles, jarres, pots, ustensiles et vais- selle sans ornements, même s'ils sont recouverts d'un enduit métallique de couleur brune, jaune, verte ou rouge	—	2 00
Terres cuites, autres (ustensiles et vaisselle avec ornements ou sculptures et frises de tout genre, façonnés à la main ou au moule, statues, sta- tuettes, bas-reliefs, dessus de meubles, etc.) . .	100 kilog.	18 00
Faïences (majoliques) ou ouvrages de pâte colorée, recouverte d'émail ou avec vernis opaques :		
Carreaux aussi peints de plusieurs couleurs et grès ordinaires	—	8 00
Blancs ou colorés à fond uni	—	8 00
Différemment colorés ou autrement décorés . . .	—	12 00
Faïences ou ouvrages de pâte blanche :		
Blancs et grès fins	—	13 00
Différemment colorés ou peints, dorés ou autre- ment décorés	—	22 00
Porcelaine blanche	—	16 00
Porcelaine colorée, dorée, ou autrement décorée .	—	32 00
Plaques de verre ou de cristal non polies :		
1° Ordinaires, pour fenêtres et qui mesurent en longueur et largeur réunies moins de 120 centi- mètres	—	9 00
2° De 120 à 200 centimètres	—	11 00
3° Plus de 200 centimètres	—	13 00
4° Autres, celles ordinaires de fenêtres exclues . .	—	8 00
Plaques pour toiture et dallage polies :		
1° Non étamées et qui mesurent en longueur et largeur réunies pas plus de 160 centimètres . .	—	22 00
2° De plus de 160 centimètres	—	28 00
Glaces encadrées et plaques de glaces polies et étamées (sans défalcation du poids des récipients immédiats) et qui mesurent en largeur et longueur réunies :		
Pas plus de 160 centimètres	—	40 00
Plus de 160 centimètres	—	50 00
Ouvrages de verre et de cristal :		
Simplement soufflés ou coulés, non colorés ni passés à la meule, ni gravés (a)	—	8 50
Colorés, teints en pâte, passés à la meule, à l'émeri et gravés	—	15 00

(a) Ne sont pas considérés comme passés à la meule les objets pour lesquels on s'est borné à effacer la trace du pontil ou dont les bords, fonds et bouchons seulement ont été passés à la meule.

Peints, émaillés, dorés, argentés ou autrement décorés.	100 kilog.	18 00
Munis d'entailles pour indiquer la division en millimètres ou en degrés.	—	30 00
Bouteilles communes (a).	—	4 00
Dames-jeannes	—	3 00
Verres, cristaux et émaux en conterie ou pierres et prismes pour lustres et autres articles similaires.	—	30 00
Vitrifications ou émaux en pains, en baguettes ou poudre.	—	3 00
Fécules.	—	Exemptes.
Oranges et citrons même dans l'eau salée.	—	2 00
Cédrats.	—	Exemptes.
Fruits frais non dénommés.	—	Exemptes.
Dattes	—	—
Fruits secs :		
Amandes avec ou sans coques.	—	—
Noix et noisettes.	—	—
Oléagineux non dénommés.	—	—
Non dénommés, excepté les figues et les raisins.	—	2 00
Fruits, légumes et herbes potagères :		
Au vinaigre, au sel et à l'huile.	—	8 00
A l'esprit de vin.	—	40 00(b)
Semences diverses non oléagineuses.	—	Exemptes.
Huiles de palmier et de coco.	—	Exemptes.
Produits végétaux, légumes et herbes potagères, frais, non dénommés.	—	Exemptes.
Viande salée, fumée ou autrement préparée.	—	25 00
Viande cuite	—	12 00
Sardines et anchois marinés ou à l'huile (même en boîtes).	—	10 00
Fromages.	—	12 00
Graisse de toute sorte.	—	8 00
Bougies stéariques.	—	15 00
Colle forte	—	4 00
Plumes façonnées.	Le kilog.	15 00
Eponges fines ouvrées.	100 kilog.	100 00
Corail brut.	—	Exempt.
Corail ouvré non monté.	—	—
Engrais.	—	Exemptes.
Mercerie :		
Commune (à l'exception de la mercerie de bois et des jouets d'enfants).	—	80 00(c)
Fine	—	150 00(d)
Eventails communs	—	90 00
Eventails fins.	—	150 00
Instruments de musique :		

(a) Par bouteilles communes, on entend celles de verre noir, brun-verdâtre, rougeâtre destinées habituellement à contenir du vin. Sont exclues celles de verre incolore qui font partie de la catégorie des ouvrages de verre simplement soufflés ou moulés.

(b) En outre, la surtaxe sur l'alcool.

(c) Les merceries communes en verre acquittent le droit de 60 francs.

(d) Les merceries fines dont la matière dominante consiste en cuir de toute sorte acquittent le droit de 120 francs.

Orgues portatives (a)	La pièce.	5 00
Pianos carrés et verticaux	—	60 00
Pianos à queue	—	75 00
Harmoniums et harmonicas	—	20 00
Non dénommés	—	1 00
Casquettes	Le cent.	100 00
Chapeaux de soie pure ou mélangée d'autre matière, excepté ceux garnis pour dames.	—	150 00
Chapeaux de toute autre matière, sauf la paille et excepté ceux garnis pour dames.	—	100 00
Chapeaux de toutes qualités garnis pour dames.	—	400 00
Chapeaux pour hommes, en feutre de poils ou de laine même garnis.	—	50 00
Fleurs artificielles.	Le kilog.	6 00
Fournitures pour fleurs artificielles.	—	3 00
Carcasses pour articles de mode.	—	0 50
Objets de collection.	—	Exempts.

N° 13. — M. Goblet, ministre des affaires étrangères, à M. Gérard, chargé d'affaires de France à Rome.

Paris, le 13 août 1888.

Monsieur, je vous ai communiqué les dernières propositions de l'Italie concernant notre négociation commerciale avec ce Pays.

La Note que vous trouverez ci-jointe fait connaître le résultat de l'examen dont ces propositions ont été l'objet de la part de mon Département et de celui du Commerce. Je vous serai obligé de la remettre à M. le Ministre des Affaires étrangères à sa réception de jeudi prochain.

En prenant connaissance de ce document, vous remarquerez, Monsieur, que, si peu acceptables que fussent les bases proposées par le Cabinet de Rome, nous aurions été disposés à continuer les négociations. Nous n'entendons pas assumer la responsabilité de l'abandon des pourparlers : nous la laissons tout entière au Gouvernement italien, qui, en nous présentant des propositions auxquelles nous ne pouvions adhérer, a déclaré que, si elles n'étaient pas acceptées, il tiendrait la négociation pour abandonnée.

Recevez, etc.

GOBLET.

ANNEXE A LA LETTRE ADRESSÉE PAR M. GOBLET AU CHARGÉ D'AFFAIRES
DE FRANCE A ROME, LE 13 AOUT 1888.

Note

Répondant à un désir exprimé par les négociateurs français dans les conférences de Rome, depuis lors rappelé à diverses reprises par le Gouvernement de la République, le Gouvernement italien a adressé à son Ambassadeur à Paris un projet de tarif des droits d'entrée en Italie, dans lequel sont indiquées la nomenclature et la tarification qu'il croit pouvoir consentir.

S. Exc. le Général Menabrea a bien voulu transmettre ce document, à la date du 18 juillet 1888, avec la copie d'une lettre qui lui avait été adressée par

(a) Les orgues à clavier avec soufflets et tuyaux extérieurs et même les grandes à cylindres destinées à servir de meubles de salon acquitteront le droit des pianos verticaux.

M. Crispi, et qui contient une déclaration d'après laquelle ce projet de tarif atteint, sauf les retouches possibles, d'une importance secondaire, la dernière limite que le Gouvernement du Roi ne saurait dépasser.

Le Gouvernement de la République s'est empressé d'examiner ces propositions. Tout d'abord, il n'est pas inutile de rappeler que la France, se trouvant en présence d'un tarif général italien fortement majoré en 1887 et à peine atténué par quelques concessions faites à l'Autriche et à l'Espagne, s'est bornée à demander d'une manière générale un régime qui pût être considéré comme l'équivalent de celui que lui assurait le traité de 1881 dénoncé par l'Italie. Elle a exprimé en outre le désir de voir supprimer le droit de sortie de 1 fr. 10 sur le soufre brut et raffiné, abaisser à deux francs le droit sur les vins en fûts et en bouteilles et reprendre, dans le traité à conclure, les ciments qui ne figuraient pas dans le traité franco-italien de 1881 et d'autres articles (fils et tissus de jute, briques et fromages) également omis dans cet acte, mais pour lesquels la clause du traitement de la nation la plus favorisée assurait à la France le tarif conventionnel concédé alors par l'Italie à l'Autriche et à la Suisse.

En échange du régime qui lui serait ainsi garanti, la France offre à l'Italie, non-seulement le bénéfice de toutes les réductions apportées à son tarif général de 1881 par les traités de commerce conclus avec les diverses puissances européennes en 1881 et 1882, mais encore les avantages reconnus spécialement à l'Italie par le traité dénoncé, sauf un relèvement du droit conventionnel sur les semoules en pâte et pâtes d'Italie, la suppression des chiques ou billes en pierre, qui n'intéressent pas l'industrie italienne, des boutons en corne, corozo, bois, etc., et des produits chimiques non dénommés.

Dans ces conditions, si un accord s'établissait, l'Italie jouirait en France des mêmes avantages qu'elle a eus de 1881 à 1888, moins quatre articles de peu d'intérêt pour elle. Est-il besoin de rappeler de quelle importance sont ces avantages, notamment en ce qui concerne les produits agricoles qui intéressent le plus l'Italie? Le tarif conventionnel français réduit à 2 fr. le droit de 4 fr. 50 du tarif général sur les vins, à 3 fr. le droit de 4 fr. 50 sur les huiles, à 3 fr. le droit de 4 fr. 50 sur les citrons et oranges, à 3 fr. et à 4 fr. les droits de 6 et 8 fr. sur les fromages, à 3 fr. le droit de 7 fr. sur les viandes, à 5 fr. le droit de 20 fr. sur le gibier et les volailles, et enfin il entraîne l'exemption de droits sur les œufs et sur le miel, taxés à 10 fr. par le tarif général. Ces concessions seraient évidemment très favorables à l'agriculture italienne.

Tout autre serait la situation qui résulterait pour les produits français à leur entrée en Italie, des propositions que le Cabinet de Rome présente comme le dernier terme de ses concessions. Parmi les demandes de la France que le Gouvernement italien repousse en totalité ou en partie et dont la liste est ci-annexée (Annexe A), figurent notamment les vins, les huiles, les articles confectionnés de lin, de chanvre, de coton et de soie; les tissus de coton et les tissus de laine; les tissus, velours, rubans, dentelles et tulles de soie; le papier de tenture; les métaux, les machines et les outils; la porcelaine blanche; le verre, les glaces; la mercerie.

Or, pour tous ces articles, qui présentent un grand intérêt pour la France, les avantages résultant du traité dénoncé seraient enlevés; on leur imposerait les conditions du tarif général italien de 1887, ou des droits, inférieurs sans doute à ceux du tarif de 1887, mais très supérieurs à ceux du tarif conventionnel de 1881. Les annexes B et C font connaître le supplément de charges dont seraient frappés les produits de ces industries, si les propositions de l'Italie étaient adoptées.

En ce qui concerne les vins, lesquels ne figurent pas dans les annexes précitées, il convient de remarquer, en outre, que l'Italie, qui en a vendu à la France pour 89 millions de francs en 1886 et ne lui en a acheté que pour 4 millions pendant la même année, refuse d'accorder complètement le droit de 2 fr., c'est-à-dire la parfaite réciprocité de traitement, et entend toujours taxer à 4 fr. les vins titrant de 12° à 15°.

D'autre part, les quelques demandes que le Gouvernement de la République avait formulées concernant des articles non repris dans le traité franco-italien de 1884, en compensation des relèvements de droits résultant des conditions du tarif général de 1887 n'ont pas reçu l'accueil qu'elles paraissaient pouvoir comporter. Les ciments sont taxés à 10 fr. au lieu de 5, et pour cet article, un droit de 10 fr. représente un droit de 25 0/0; pour les briques, tuiles et carreaux, l'exemption est refusée et remplacée par des droits de 25 centimes et 4 fr. 50 les 100 kilogrammes. Pour les fromages, admis en France à 3 et 4 fr. les 100 kilogrammes, l'Italie propose un droit de 12 fr. au lieu de 8 fr. Quant aux peaux « *finies autres*, » pour lesquelles était demandé un droit de 50 fr., le Gouvernement italien entend leur appliquer le droit de 70 francs de son tarif général. L'Italie, enfin, ne consent pas à supprimer le droit de sortie de 4 fr. 10 sur le soufre brut et raffiné.

En résumé, le Gouvernement de la République a présenté une liste de demandes dont le but était de maintenir de part et d'autre, dans une juste mesure, des positions équivalentes à celles que l'Italie et la France occupaient respectivement sous le régime de 1881. C'était déjà là une concession, car, sous l'empire de ce traité, les importations de l'Italie en France dépassaient dans une proportion considérable celles de la France en Italie; tandis que les premières se sont élevées à 309 millions en 1886 (commerce spécial), les secondes n'ont atteint, pendant la même année, que 192 millions. Or, le Gouvernement italien ne propose, pour 142 des tarifications qui figurent sur la liste des demandes françaises dressées sur cette base, que, soit des droits intermédiaires entre ceux de 1881 et ceux de son tarif général de 1887, soit les conditions non atténuées de ce dernier tarif, et il demande néanmoins le bénéfice du tarif conventionnel français, en acceptant seulement les modifications proposées pour les pâtes, les chiques et les produits chimiques, et en repoussant la modification proposée par le Gouvernement de la République pour le régime des boutons.

Les conditions respectives qui résulteraient d'un accord établi comme le propose le Gouvernement italien seraient donc fort inégales, et elles seraient si désavantageuses pour le commerce français, que, sans nul doute, elles n'obtiendraient pas l'approbation du Parlement.

Le Gouvernement français aurait néanmoins été disposé à poursuivre la négociation dans l'espoir que l'examen détaillé des questions de tarif conduirait à une entente. Mais le Gouvernement italien ayant cru devoir déclarer, en dernier lieu, que, sauf quelques légères retouches possibles d'une importance secondaire, les propositions présentées par lui devraient être considérées comme l'extrême limite qu'il ne pourrait dépasser, et que, si elles n'étaient pas acceptées, il tiendrait la négociation pour abandonnée, le Gouvernement de la République ne peut que lui laisser la responsabilité de cette détermination.

ANNEXE A. — PROPOSITIONS ITALIENNES DU 12 JUILLET 1888.

Demandes Françaises repoussées en totalité ou en partie par l'Italie.

Vins, Spiritueux, Huiles, Confections de lin et chanvre, Tissus de coton, Mèches de lampe, Confections en coton, Fils de laine, Tissus de laine, Velours et peluches de soie ou bourre, Velours mélangés, Tissus de soie mélangée, Tissus de déchets de soie, Rubans et galons de soie, Dentelles et tulles de soie, Tissus de soie avec fils métalliques, Boutons de soie, Articles confectionnés en soie, Ustensiles et ouvrages divers en bois commun, Chapeaux de paille non garnis, Papier colorié, doré ou peint et de tenture, Peaux finies, autres, Manchons, Fonte ouvrée, Acier, Fer et acier forgé, Rails, Fer et acier de deuxième fabrication (en ouvrages), Tôles de fer étamées, plombées, etc., Tôles de fer

recouvertes d'étain, de cuivre, etc., Outils et instruments usuels pour arts et métiers, Cuivre, laiton, bronze en barres, feuilles, lames, Cuivre en tubes ou tuyaux, Cuivre en fils, Cuivre en ouvrages décoratifs, Cuivre en ouvrages non dénommés, Toiles métalliques, Machines, Appareils, Wagons de chemins de fer, Or battu, Orfèvrerie d'argent, Bijouterie d'or, Ciments, Briques, carreaux, tuiles, Terre cuite, Faïences, Porcelaine blanche, Verre, Glaces, Ouvrages de verre, Viandes, Fromages, Graines, Mercerie.

ANNEXE B.

Articles pour lesquels l'Italie refuse de concéder à la France le régime de 1881 et propose de consolider les droits du tarif général de 1887.

Huiles non dénommées : 15 fr. au lieu de 6 fr.

Confections de lin et de chanvre. Confections de coton : Droit du tissu « plus 40 0/0 et plus 100 0/0 » au lieu de « plus 10 0/0 ».

Fils de laine cardée simple, blanchis : 20 0/0 en plus.

Fils de laine peignée, écrus : 50 et 60 fr. au lieu de 45 et 55 fr.

Fils de laine peignée, blanchis : 20 0/0 en plus.

Peaux finies, autres : 70 fr. au lieu de 50 fr.

Fonte : De 5 à 18 fr. au lieu de 4 à 8 fr.

Fer et acier laminé : 12 et 15 fr. au lieu de 8 fr.

Fer et acier de seconde fabrication : De 10 fr. 50 à 30 fr. au lieu de 11 fr. 80 à 14 francs.

Tôles : De 7 à 12 fr. au lieu de 4 fr. 62 à 8 fr.

Tuyaux : De 12 à 17 fr. au lieu de 11 fr. 80.

Rails : 6 fr. au lieu de 3 fr.

Fer-blanc : De 13 à 26 fr. au lieu de 10 fr. 75 à 16 fr.

Outils et instruments usuels pour arts et métiers : De 12 à 20 fr. au lieu de 10 à 12 francs.

Cuivre, laiton et bronze : De 4 à 75 fr. au lieu de 4 à 25 fr.

Machines : De 9 à 30 fr. au lieu de 6 à 8 fr.

Appareils : 20 fr. au lieu de 10 fr.

Wagons de chemins de fer : De 10 à 19 fr. au lieu de 7 à 13 fr.

Orfèvrerie d'argent : 9 fr. au lieu de 5 fr.

Verre non poli : De 5 à 13 fr. au lieu de 3 fr. 75 à 8 fr.

Verre poli : 22 à 28 fr. au lieu de 20 fr.

Glaces : 40 à 50 fr. au lieu de 35 fr.

Viandes cuites, salées, etc. : 12 à 25 fr. au lieu de 5 à 20 fr.

Tissus de déchets de soie : 2 fr. 50 et 4 francs le kilogramme au lieu de 2 francs.

Boutons de soie : 4 fr. le kilogramme au lieu de 2 et 4 fr.

Articles confectionnés de soie : Droit du tissu « plus 50 0/0 » au lieu de « plus 10 0/0 ».

ANNEXE C.

Articles pour lesquels l'Italie offre à la France des Droits inférieurs à ceux du Tarif général italien de 1887 et supérieurs à ceux du Tarif conventionnel de 1881.

DÉSIGNATION DES ARTICLES	DROITS proposés par L'ITALIE	TARIF GÉNÉRAL de 1887	TARIF CONVENTIONNEL de 1881
	francs.	francs.	francs.
Alcool pur en fûts (Hectol.).....	14	30	12
Huiles d'olives (100 kilog.).....	6	15	3
Tissus de coton (100 kilog.).....	60 à 120	62 à 130	57 à 400
Tricots de coton (100 kilog.).....	140 à 180	150 à 225	100
Boutons, passementerie, couvertures de coton (100 kilog.).....	120	150	100
Galons et rubans de coton (100 kilog.)..	100	120	90
Dentelles de coton (le kilog.).....	5	7	4
Velours de coton (100 kilog.).....	114 à 235	120 à 250	120 à 155
Tissus de laine cardée et peignée (100 k.)..	140 à 200	150 à 250	140 à 170
Dentelles et tulles de laine (100 kilog.)..	509	700	300
Articles confectionnés de laine (100 k.)..	Droits du tissu plus 30 p. 100.	Droits du tissu plus 50 p. 100.	Droits du tissu plus 10 p. 100.
Velours et peluches de soie (le kilog.)...	7 50 à 9 50	9 à 12	6 50
Velours de soie mélangée (le kilog.).....	5 à 7	7 à 10	4
Tissus de soie ou de bourre de soie (le kilog.).....	5 à 9	7 à 13	4 à 4 75
Tissus de soie mélangée (le kilog.).....	3 50 à 6	4 à 8	4
Rubans et galons de soie (le kilog.).....	Droit du tissu plus 2 fr.	Droit du tissu plus 3 fr.	Droit du tissu.
Dentelles, tulles et blondes de soie (le k.)..	12 et 15	15 et 18	8 et 12
Ustensiles et ouvrages divers en bois com- mun (100 kilog.).....	6 à 13	12 à 18	Ex. ou 8
Chapeaux de paille non garnis (le 100)..	8	25	3
Papier coloré, doré ou peint et pour ten- tures (100 kilog.).....	25	45	20
Terre cuite ordinaire (100 kilog.).....	2	3	1 10 à 1 50
Faïences en ouvrages de pâte blanche (100 kilog.).....	15 à 22	18 à 25	12 à 18
Porcelaine blanche (100 kilog.).....	16	25	12
Ouvrages de verre et de cristal (moins les ouvrages gradués) (100 kilog.).....	8 50 à 18	12 à 25	11
Graisses de toute sorte, y compris le sain- doux (100 kilog.).....	8	Saindoux 10 fr. autres exempts.	1
Mercerie commune (100 kilog.).....	60, 80 et 120	100	60
Mercerie fine (100 kilog.).....	150	200	100
Or battu en feuilles (le kilog.).....	16	18	10
Bijouterie d'or (Hectogr.).....	12	14	7

N° 14. — M. Gérard, chargé d'affaires de France à Rome,
à M. Goblet, ministre des affaires étrangères.

Rome, 16 août 1888.

Reçu votre lettre du 13 août. Aujourd'hui, j'ai remis à M. Crispi la Note relative à la négociation commerciale. Le Président du Conseil s'est borné à me dire qu'il allait immédiatement en prendre connaissance et l'examiner avec ses Collègues.

GÉRARD.

N° 15. — M. Gérard, chargé d'affaires de France à Rome,
à M. Goblet, ministre des affaires étrangères.

(*Télégramme.*)

Rome, 31 août 1888.

.... Il résulte de mon entretien d'hier avec M. Crispi qu'en ce qui nous concerne le Gouvernement Royal n'est pas disposé à faire de nouvelles propositions commerciales.

.....
GÉRARD.

ALLEMAGNE, AUTRICHE-HONGRIE, BELGIQUE, FRANCE
ITALIE, LUXEMBOURG, PAYS-BAS, RUSSIE, SUISSE.

CONFÉRENCES

CHARGÉES D'ÉLABORER UNE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT DES
MARCHANDISES PAR CHEMINS DE FER

Tenues à Berne en 1878, 1881, 1886.

CONFÉRENCE DE 1881 (1)

11^e séance. — Jeudi 6 octobre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENTE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les membres, à l'exception de M. Leibfried.

Le procès-verbal de la 9^e séance est adopté ; celui du 4 octobre est distribué à MM. les Délégués.

La discussion est reprise à l'art. 9.

Art. 9.

Projet de 1878

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention

Projet de la Commission

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention

(1) V. *Archives*, 1888, III, p. 155-343.

spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'il en remette au bureau expéditeur une déclaration conforme.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices de l'emballage non apparents. Tous les dommages de ces vices sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. Si la déclaration n'a pas été faite, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il est reconnu coupable de dol.

spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit le conditionnement défectueux, et qu'en outre il en remette à la gare expéditrice une déclaration conforme au modèle qui sera déterminé dans des dispositions à émettre.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces déficiences d'emballage sont à la charge de l'expéditeur qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il est reconnu coupable de dol.

MM. Gerstner et Asser, rapporteurs de la Commission I, déclarent que cet article n'a subi que de légers changements de rédaction destinés à rendre le texte plus clair.

On a regardé comme allant de soi que, dans le cas contraire à celui qui est prévu dans le dernier alinéa, le chemin de fer est responsable.

M. Baum, rapporteur, donne l'avis de la Commission II sur la proposition de la délégation allemande (voir procès-verbal de la 3^e séance, page 20) :

« La délégation allemande propose d'insérer une disposition ainsi conçue :

« La station expéditrice a le droit de réclamer de l'expéditeur que les colis isolés portent constamment la mention du lieu de destination. »

La Commission II, considérant que le principe contenu dans la proposition allemande est admissible lorsqu'il s'agit d'un nombre restreint de colis, mais qu'elle ne saurait être imposée dans le cas d'expéditions isolées telles qu'elles sont définies dans les tarifs allemands, c'est-à-dire à toute expédition qui n'est pas en chargement de wagon ;

Considérant que la proposition allemande est relative au tarif du chemin de fer, qu'elle n'est pas de nature à entrer dans une Convention internationale, mais qu'elle doit plutôt être résolue par le tarif de chaque administration, est d'avis de rejeter la proposition.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II, comme il l'a fait aussi pour les articles 6 et 7.

La proposition de la délégation allemande est rejetée par toutes les voix, sauf celles de l'Allemagne et de l'Italie, et l'article 9 est, par conséquent, adopté dans la teneur proposée par la Commission I.

Art. 10.

Projet de 1878

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police, avant la remise au destinataire.

Projet de la Commission

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police, avant la remise au destinataire.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

L'expéditeur pourra désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités de douane, d'octroi ou de police. Si cette désignation n'a pas eu lieu dans la lettre de voiture ou que l'expéditeur ait demandé expressément au chemin de fer de lui servir d'intermédiaire, celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies par le chemin de fer. Celui-ci sera libre d'effectuer lui-même les opérations de douane ou de les confier, sous sa responsabilité, à un commissionnaire.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

MM. les rapporteurs de la Commission I déclarent qu'ils ont laissé le soin de rapporter sur cet article à la Commission II, dont les propositions ont servi partout de base à la nouvelle rédaction.

M. Baum propose, au nom de la Commission II, d'adopter en principe l'amendement formulé, dans la 3^e séance (procès-verbal, page 20), par M. Riemsdyk, qui demande de supprimer l'intermédiaire du troisième alinéa.

La Commission II, considérant qu'il y aurait de graves inconvénients à ce que la responsabilité du chemin de fer soit interrompue pendant les opérations de douane confiées à un intermédiaire ;

Considérant que du fait de l'interruption de la responsabilité du chemin de fer pendant les opérations de douane, il peut résulter l'établissement d'une deuxième lettre de voiture par le chemin de fer qui reçoit la marchandise après les opérations, ce qui est contraire au but de la Convention ;

Considérant que l'emploi d'un intermédiaire en douane entraînera pour l'expéditeur des frais plus considérables que si les opérations sont effectuées par le chemin de fer ;

Qu'en fait, il existe à toutes les gares frontières des bureaux des administrations de chemins de fer chargés de dédouaner les marchandises ;

Que les agents du chemin de fer sont, aussi bien que l'intermédiaire, aptes à suivre et à contrôler les opérations de la douane et à défendre les intérêts de l'expéditeur ;

Considérant que dans le cas où l'on ne donnerait à l'intermédiaire en douane que le droit de contrôler les opérations de douane sans assumer de responsabilité, l'autorité et l'utilité d'un tel intermédiaire seraient presque insignifiantes ;

Est d'avis d'accepter le principe de l'amendement de M. Riemsdyck et de formuler comme suit le 3^e alinéa de l'article 10 :

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ces opérations à un commissionnaire ou de les effectuer lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Perl fait observer que cette disposition ne se rapporte qu'aux marchandises en cours de route.

M. Asser voudrait qu'on supprimât la seconde partie de la proposition de la Commission II, comme s'entendant de soi-même.

M. Durbach fait remarquer qu'il sera tenu compte des observations présentées en ajoutant, après les mots : « de douane, d'octroi et de police », ceux-ci : « en cours de route ».

M. Gerstner propose le renvoi de l'article à l'une des deux Commissions, afin qu'elles tiennent compte des observations qui ont été faites. La question ne paraît pas encore assez mûre pour être mise aux voix.

M. Riemsdyck propose une nouvelle rédaction du 3^e alinéa, savoir :

« Les formalités de douane, d'octroi ou de police en cours de route seront remplies par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire. »

M. Kolesow désirerait se rendre compte exactement de la portée de l'alinéa en discussion. Il croit qu'on ne saurait contester au propriétaire de la marchandise le droit d'assister aux opérations de douane.

M. Kilényi appuie la rédaction du 3^e alinéa, telle qu'elle est proposée par la Commission II. La rédaction présentée par la Commission I va plus loin qu'on n'avait décidé de le faire lors de la première lecture. Elle impose au chemin de fer l'entière responsabilité d'un transporteur aussi en ce qui concerne les opérations de douane, tandis que le chemin de fer ne devrait avoir que la responsabilité d'un commissionnaire dans le cas seulement où il charge quelqu'un d'autre des opérations de douane. Enfin, la rédaction n'est pas régulière.

Il s'engage un long débat, dans lequel la délégation française notamment se prononce dans le sens de la proposition de la Commission II, vu qu'elle regarderait l'ingérence d'un intermédiaire dans les formalités de douane comme nuisible au service.

La Suisse, ici, maintient le projet de 1878. D'un autre côté, divers orateurs se prononcent avec insistance et à plusieurs reprises pour la proposition de la Commission II, soit pour celle de M. Riemsdyk, qui est regardée comme identique au texte de la Commission II, avec une meilleure rédaction.

Dans la votation, tous les Etats — à l'exception de la Suisse — se prononcent pour l'amendement de M. Riemsdyk, soit de la Commission II.

M. Villa propose de dire après le 3^e alinéa :

« Pourtant l'expéditeur aura le droit soit d'assister à l'opération de douane, soit de désigner à cet effet une personne dans la lettre de voiture. »

« L'intéressé ne pourra jamais prendre possession de la marchandise et il devra, à cet effet, se mettre en mesure d'assister à l'opération de douane au moment dans lequel elle s'accomplit. »

Cette proposition serait insérée comme 4^e alinéa de l'article 10.

Cet amendement est appuyé, en particulier, par la délégation allemande, qui en demande le renvoi à la Commission pour l'examiner d'une manière approfondie, tandis que la France, la Belgique et la Hongrie se prononcent en sens contraire et voudraient qu'on écartât tout intermédiaire.

Dans la votation éventuelle, l'amendement de M. Villa est adopté par cinq voix (Allemagne, Italie, Pays-Bas, Russie et Suisse) contre quatre (Autriche, Hongrie, Belgique et France), — et ensuite, dans la votation définitive, toutes les voix, sauf celle de la France, se prononcent pour l'adoption du troisième alinéa tel qu'il est proposé par la Commission II, complété et étendu par les amendements de MM. Riemsdyk et Villa. L'amendement Villa sera inséré comme quatrième alinéa (en place du quatrième alinéa actuel).

Après la votation, M. de Seigneux prend la parole pour lire une proposition formulée dans l'intervalle, proposition, qui — selon lui — pourrait être insérée comme quatrième alinéa de l'article 10 et qui remplacerait la proposition de M. Villa, adoptée par la Conférence.

Cette proposition est conçue comme suit :

« Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. — Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de faire procéder aux opérations de douane. »

M. Villa déclare accepter cette proposition, qui est adoptée par la Conférence à l'unanimité des délégués présents.

Le reste de l'article 10 est maintenu.

Art. 11

Projet de 1878

Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit.

Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs directs, et à défaut d'ordres contraires donnés par l'expéditeur, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. En cas contraire, le montant total du transport se composera de la somme des taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions de chemins de fer en vertu de leurs tarifs respectifs.

Quant aux droits fixes, il ne sera perçu au profit des administrations aucune somme en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs. Les dépenses faites par l'administration, — telles que droits

Projet de la Commission

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — telles que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront men-

de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation, — devront leur être remboursées.

Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport, autant que ces frais leur sont connus d'après leurs tarifs internes et directs.

tionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

En cas d'expédition au-delà des unions existantes, les chemins de fer ne sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture que les frais de transport qui leur sont connus.

MM. les rapporteurs de la Commission I s'expriment comme suit :

Alinéa premier. — Bien qu'on puisse considérer les deux premières phrases de l'alinéa comme suffisamment claires en ce sens qu'elles n'excluent pas les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, la Commission a cru que pour rendre impossible tout malentendu à cet égard, on pourrait ajouter à l'alinéa la troisième partie, qui fera droit en même temps aux observations formulées dans la troisième séance (procès-verbal, pages 21 à 23) par les délégations de l'Autriche et des Pays-Bas.

La suppression du deuxième alinéa a eu lieu conformément à une proposition de la Commission II.

Alinéa 2 (ci-devant alinéa 3). — Sauf une modification de la rédaction, la Commission, conformément à l'amendement de M. Perl, propose d'ajouter la dernière phrase, qui ne fait que sanctionner ce qui existe dans la pratique. La mention expresse des pièces justificatives a pour but de les soustraire à l'application de la défense formulée à l'avant-dernier alinéa de l'article 6 par rapport aux documents accompagnant la lettre de voiture.

Alinéa 3 (ci-devant alinéa 4) :

Nous avons inséré ici les mots : « En cas d'expédition au-delà des unions existantes » conformément à une proposition de la Commission II.

M. Baum, rapporteur, donne l'avis de la Commission II sur la proposition de M. Perl (procès-verbal de la 3^{me} séance, p. 21).

« M. Perl propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de l'article 11 :

« Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs directs, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. Si l'expéditeur demande que la marchandise suive une autre route que celle fixée par les tarifs directs, ou qu'elle soit soumise à des tarifs locaux ou spéciaux, le montant total du transport se composera de la somme des taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions de chemins de fer en vertu de leurs tarifs respectifs ».

La Commission II, tout en reconnaissant que la rédaction proposée par M. Perl pour le deuxième alinéa de l'article 11 est préférable à la rédaction du projet de Convention, —

Considérant néanmoins que le deuxième alinéa de l'article 11 ne renferme que des dispositions explicatives fort incomplètes du principe contenu dans la première partie de l'alinéa 1^{er} de l'article 11 relatif au calcul des prix de transport et à l'application des tarifs, —

Considérant que le texte actuel du deuxième alinéa de l'article 11, de même que la modification proposée par M. Perl, donnent lieu à toutes sortes d'interprétations au sujet des tarifs à appliquer,

Qu'il pourrait en résulter des désavantages pour le commerce en présence des nombreuses combinaisons de tarifs qui peuvent être faites sur les routes reliant éventuellement la gare expéditrice à la gare destinataire,

Considérant qu'il y a surtout là une question d'application de tarifs et qu'il convient d'écarter de la Convention toutes les questions de tarifs,

Qu'il n'est pas indispensable dans le cas particulier d'entrer dans les détails d'application des tarifs,

La Commission II est d'avis de supprimer le deuxième alinéa de l'article 11. Dans la nouvelle rédaction de l'article 11, il a été tenu compte de l'avis de la Commission II.

Au nom de la Commission II, M. Baum, rapporteur, rend compte de la décision prise au sujet d'un second amendement de M. Perl (page 22 du procès-verbal de la 3^{me} séance).

« M. Perl propose d'ajouter au troisième alinéa de l'article 11 :

« En cas de réparation des marchandises, il y a lieu de dresser un procès-verbal de constatation qui devra être joint à la lettre de voiture. »

La Commission II accepte le principe de l'amendement de M. Perl, et propose la rédaction suivante de la deuxième partie du troisième alinéa de l'article 11 :

« Les dépenses faites par les administrations — telles que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation et dûment constatées par un procès-verbal — devront leur être remboursées. »

M. Baum, rapporteur, dit qu'il y a un troisième amendement de M. Perl relatif au § 4 de l'article 11 (page 22 du procès-verbal de la 3^{me} séance).

« M. Perl propose de rédiger comme suit le quatrième alinéa de l'article 11 :

« Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport d'après leurs tarifs internes et directs, et, en cas d'expédition au-delà des unions existantes, autant que ces frais leur seront connus. »

La Commission II accepte l'amendement de M. Perl, et propose de rédiger comme suit le quatrième alinéa de l'article 11 :

« Les chemins de fer sont tenus d'indiquer, dans la lettre de voiture, les frais de transport d'après leurs tarifs internes et directs. En cas d'expédition au-delà des unions existantes, ils indiqueront autant que possible les frais de transport s'ils leur sont connus. »

Le rapporteur de la Commission II propose en outre de biffer les quatre premiers mots du troisième alinéa de l'article 11, ainsi conçus : « Quant aux droits fixes ». Ces mots sont inutiles, sont mal traduits et peuvent donner lieu à un sens inexact au point de vue de l'application des tarifs.

M. Vischer traduit en allemand les conclusions de la Commission II.

A la discussion prennent part M. Perl, qui appuie la proposition de la Commission II, comme plus claire selon lui ; puis M. Kilényi, qui vote

également pour la rédaction de la Commission II en ce qui concerne le troisième alinéa.

M. Lejeune, appuyé par M. Asser, préférerait qu'on supprimât entièrement ce troisième alinéa, vu qu'il paraît superflu et peut donner lieu à des doutes.

Dans la votation, la suppression du troisième alinéa est décidée à l'unanimité.

Quant au reste de l'article 11, il est adopté tel que l'a proposé la Commission I, avec un simple changement de rédaction du texte français, dans lequel, au commencement du deuxième alinéa, après les mots « il sera perçu », on ajoutera « en faveur des chemins de fer ».

Art. 12.

Projet de 1878.

« Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, l'administration pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement, sous réserve des dispositions contenues dans l'article 46, alinéas 3 et 4. N'est pas applicable toutefois l'article 44, alinéa 1. »

Projet de la Commission.

« Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne le garantissent pas suffisamment des frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 46, alinéas 3 et 4, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. N'est pas applicable la première partie de l'article 44. »

La modification apportée à la dernière partie de l'article est conforme à la proposition faite par M. le Dr. Gerstner dans la 4^{me} séance. Pour le reste, la Commission se borne à proposer un changement de rédaction, et fait observer que les amendements présentés dans la 4^{me} séance (procès-verbal, pages 25 et 26) par MM. Perl et Riemsdyk, sont écartés.

M. Perl eût désiré que la Commission ait indiqué plus en détail les

motifs pour lesquels elle a cru devoir écarter son amendement (4^{me} séance, procès-verbal, page 25). Il reprend cet amendement. Dans la votation, toutes les délégations, à l'exception de celle de la Russie, se prononcent pour l'adoption des propositions présentées par la Commission I.

Art. 13.

Projet de 1878.

« L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur, à moins toutefois que ce remboursement n'excède le maximum fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention. Sont exceptées seulement les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (voir article 12, alinéa 2).

Pour chaque remboursement il sera perçu une taxe déterminée par le tarif.

L'administration ne sera tenue de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise (voir art. 34), mais pas au-delà toutefois du montant du remboursement. »

Projet de la Commission.

« L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions à émettre, qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport, y consentent. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (voir article 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage, sauf son recours contre le destinataire. »

Messieurs les rapporteurs de la Commission I parlent en ces termes :

Alinéa 1. — « Cet alinéa a été modifié conformément aux observations présentées par MM. Asser et George dans la 4^{me} séance de la Conférence (procès-verbal, pages 27 et 28) : quand tous les chemins de fer intéressés y consentent, il doit être permis d'excéder le maximum fixé pour le remboursement.

On n'a pas exprimé d'une manière plus précise ce qu'on entend par la valeur de la marchandise : pour l'application de l'article 13 il suffit que le montant du remboursement soit en rapport avec cette valeur et ne l'excède pas outre mesure. »

Alinéa 2. — « La rédaction du texte français a été modifiée dans le sens du texte allemand pour bien constater que la taxe est due pour l'envoi contre remboursement, que le remboursement ait été obtenu ou non. »

Alinéa 4. — « On propose ici deux modifications. D'abord la suppression

de la clause qui limite la responsabilité du chemin de fer à la valeur de la marchandise. La Commission est d'avis que le principe de la responsabilité doit être posé ici d'une manière générale. En cas de différence, le juge aura à évaluer le montant du dommage pour lequel le chemin de fer est déclaré responsable. En second lieu, nous vous proposons l'addition du mot « immédiatement ». Il s'ensuivra que le chemin de fer ne pourra pas exiger que l'expéditeur actionne le destinataire avant d'attaquer le chemin de fer. »

M. Kilényi propose un amendement au dernier alinéa dans ce sens que la responsabilité du chemin de fer en ce qui concerne le dommage soit expressément limitée au montant du remboursement.

M. Asser pense que cela va sans dire et qu'il n'y a pas lieu de le mentionner expressément.

M. Perl maintient de nouveau, en présence des propositions de la Commission, l'amendement qu'il a présenté dans la 4^{me} séance (procès-verbal, page 27).

A la votation, l'amendement de MM. Kilényi et Lejeune est adopté à l'unanimité; celui de M. Perl est rejeté par toutes les délégations, à l'exception de celles d'Autriche et de Russie.

La séance est levée à 11 1/2 heures.

Les Secrétaires :
FARNER, VOGT.

Le Président :
BAVIER.

12^{me} Séance. — Vendredi 7 octobre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les membres qui ont assisté à la précédente séance.

Le procès-verbal de la 10^{me} séance est approuvé. Celui de la séance du octobre est distribué à MM. les Délégués.

Il est donné lecture de l'article 14, ainsi conçu :

Projet de 1878.

« Si le délai de livraison n'a pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.

Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention, d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notamment le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison. »

Projet de la Commission I.

« Si le délai de livraison n'a pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.

Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notamment le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison. »

La Commission I propose le maintien du texte actuel sans changement.

M. Baum, comme rapporteur de la Commission II, déclare que la discussion qui a eu lieu au sein de la Commission II au sujet des amende-

ments relatifs à l'alinéa 6 des Dispositions à émettre, on a examiné la proposition de M. George sur la question de savoir s'il sera permis aux administrations de stipuler dans leurs tarifs spéciaux communs une augmentation de délai comme condition de la réduction du prix de transport.

La Commission II, prenant en considération les observations présentées par les délégués français, accepte le principe de la proposition de M. George;

Considérant d'autre part que, vu l'importance de la question, il y a lieu d'insérer un alinéa spécial dans l'article 14;

Est d'avis, vu le peu de corrélation qui existe entre l'alinéa 1 et l'alinéa 2 de l'article 14, de supprimer l'alinéa 1 de l'article 14, et de rédiger comme il suit le deuxième alinéa de l'article 14 :

« Les dispositions à émettre établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima, le calcul, le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront appliquer aussi ces tarifs à délais allongés dans le trafic international. »

M. Vischer donne en allemand le rapport de la Commission II.

M. de Seigneux considère la proposition de la Commission II comme assez importante pour en motiver le renvoi à la Commission I; si l'on entend diminuer la responsabilité du chemin de fer, il ne faut pas encore réduire les délais de livraison.

M. Lejeune ne comprend pas l'opposition qui est faite à la proposition de la Commission; elle ne diminue en rien les droits réservés au public.

M. Gerstner. — Il s'agit de savoir si l'on entend supprimer le principe consacré par l'alinéa 1; il a été adopté sans discussion en premier débat, et l'orateur en votera le maintien. L'autre proposition faite par la Commission est nouvelle. M. Gerstner déclare ne pas pouvoir, pour le moment, y adhérer.

M. George appuie la Commission II, dont la proposition est destinée à sauvegarder, dans certains pays et surtout en France, de grands intérêts.

M. Kilényi se prononce également pour la proposition de la Commission II. La rédaction proposée par la Commission I pour le premier alinéa ne dit pas clairement ce qu'il doit dire; il en résulte qu'on peut trouver qu'il y a contradiction entre les deux alinéas de l'article. En outre, le principe posé dans l'alinéa 1 s'entend de soi-même; il est donc préférable de la supprimer pour éviter les fausses interprétations.

M. Gerstner fait observer, en réponse à M. Kilényi, qu'il ne saurait voir une contradiction : le premier alinéa traite des dispositions à appliquer in concreto, tandis que le deuxième alinéa consacre des règles générales, notamment pour les délais maxima. Il n'y aurait donc absolument aucune raison de supprimer le premier alinéa.

M. Kilényi fait observer que si l'article doit être interprété dans le sens que lui donne M. Gerstner, la rédaction en doit être modifiée. D'ailleurs, la question n'a pas beaucoup d'importance.

M. Perl se prononce encore dans le sens de la Commission II; puis à la votation, les délégations d'Autriche, de Hongrie, de Belgique, de France, d'Italie, des Pays-Bas et de Russie votent pour la proposition de la Com-

mission II. Les délégations d'Allemagne et de Suisse ont voté pour le projet (Commission I).

La proposition de la Commission II est donc adoptée.

Art. 15.

Projet de 1878

« L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble considérable dans le trafic.

Les ordres doivent être donnés par écrit et désignés par l'ayant-droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute. »

Projet de la Commission I

« L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable vis-à-vis des tiers, auxquels ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16. A partir de ce moment le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble considérable dans le trafic.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant-droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute. »

Messieurs Gerstner et Asser rapportent en ces termes au nom de la Commission I :

Alinéa 2 du nouveau projet.

La majorité de la Commission propose l'insertion de cet alinéa, d'après lequel, conformément à la proposition faite par M. George, dans la quatrième séance, lors de la discussion d'un amendement de M. Perl, l'expéditeur ne pourrait exercer le droit de disposer de la marchandise qu'en produisant le duplicata de la lettre de voiture. Elle croit que ce système est conforme aux intérêts du commerce. Il pourrait notamment servir à garantir le destinataire, auquel le duplicata a été remis, contre le préjudice que pourrait lui causer l'expéditeur en changeant la direction de la marchandise. Nous ferons observer que ce système n'aura pour effet que de limiter le droit de disposition de l'expéditeur, sans modifier les bases du projet, notamment en ce qui concerne les droits du destinataire, et sans donner au porteur du duplicata comme tel le droit de disposer de la marchandise.

La minorité propose le rejet de l'amendement George. Elle redoute les conséquences fâcheuses de cet amendement. Si, en l'adoptant, on ne rend pas en même temps obligatoire la remise d'un duplicata, il se présentera beaucoup de cas dans lesquels personne n'aura le droit de disposer de la marchandise ou d'intenter les actions et de faire les réclamations (art. 26). Si l'on veut, contrairement à la décision de la Conférence (dans sa quatrième séance), rendre obligatoire la remise du duplicata, il en résulterait, tant pour le public que pour le chemin de fer, une charge tout à fait exceptionnelle.

Dans les deux cas, la perte du duplicata donnerait lieu à des difficultés presque insurmontables. Enfin, on ne saura souvent comment appliquer les dispositions où il est question de communications à faire à l'ayant-droit, etc. (art. 25, 30, etc.), puisque le chemin de fer, ignorant si l'expéditeur possède le duplicata ou non, ne sait pas qui est l'ayant-droit. Il en est de même aux dispositions de l'art. 18.

La majorité ne regarde pas ces objections comme fondées ; elle est d'avis que le duplicata de la lettre de voiture doit être obligatoire, de sorte qu'il y a lieu de supprimer, dans l'avant-dernier alinéa de l'article 8, les mots « sur la demande de l'expéditeur. »

Un membre de la Commission, qui aurait voté le système radical du connaissance (rejeté par la Conférence), ne saurait toutefois accepter le système mixte qui est proposé maintenant, et se rallie donc à l'opinion de la minorité, qui veut maintenir le système du projet de 1878.

Alinéa 1 (ci-devant 3).

On a ajouté les mots « même muni d'un duplicata, » pour éviter toute interprétation erronée des dispositions contenues dans le nouvel alinéa 2.

Dans le même alinéa 4 (ci-devant 3), on a substitué à l'expression « a intenté l'action » celle-ci : « a assigné le chemin de fer en justice, » pour mieux préciser qu'il s'agit de savoir quand le chemin de fer a eu connaissance de l'action intentée.

L'amendement de M. Vischer à l'article 15 a été renvoyé à la Commission II.

M. Baum rapporte, au nom de la Commission II, sur l'amendement de M. Vischer (page 31 du procès-verbal, 4^e séance) ainsi conçu :

« M. Vischer propose de supprimer au 1^{er} alinéa de l'art. 15 les mots « soit en l'arrêtant en cours de route » et « ou en cours de route, » conformément au désir du Verein allemand. »

La Commission II, considérant que dans l'intérêt du commerce il y aurait lieu de maintenir le droit de l'expéditeur de disposer de la marchandise en l'arrêtant en cours de route ou de la faire délivrer en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture ;

Considérant néanmoins que l'intérêt particulier de l'expéditeur ne saurait l'emporter sur l'intérêt général qui exige que le service d'exploitation fonctionne régulièrement,

Est d'avis de maintenir le § 1 de l'art. 15 et de rédiger comme suit le § 4 de l'article 15 :

« Le chemin de fer ne peut pas se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ses ordres qu'autant qu'il résulterait de l'exécution de ces ordres un trouble dans le service régulier de l'exploitation. »

M. Vischer donne en allemand le rapport de la Commission II.

M. Baum ajoute, au nom de la Commission II, que la question de savoir si l'expéditeur, pour exercer le droit spécifié aux § 1 et 4 de l'article 15, devra être porteur du récépissé ou du duplicata de la lettre de voiture, est à décider par la Commission I.

M. Vischer traduit en allemand ces observations.

M. Perl fait observer, en ce qui concerne le rapport de la Commission I, que, en l'entendant lire, on pourrait croire qu'il est l'expression de la minorité, plutôt que celle de la majorité de la Commission.

M. Gerstner répond que les deux manières de voir ont été présentées d'une façon objective qui répond à l'état réel des choses. Il s'agit maintenant de voter sur l'amendement de M. George et sur la rédaction du projet de 1878. M. Gerstner préférerait en tout cas cette dernière, par les motifs qui ont été donnés par la minorité.

M. Lejeune propose de restreindre le droit de l'expéditeur à la marchandise qui se trouve encore à la gare de départ ou qui est arrivée à la gare de destination et de rendre ce droit absolu, sans le subordonner à une condition dont l'effet serait de le rendre complètement illusoire. Il propose de supprimer au 1^{er} alinéa ces mots « soit en l'arrêtant en cours de route » et les mots « ou en cours de route, » et de supprimer le cinquième alinéa de l'article.

M. de Seigneux. — La Commission a déclaré que le duplicata de la lettre de voiture était obligatoire pour le cas d'une disposition pendant le transport. Il croit que, pour tenir dûment compte de cela, il conviendrait de revenir à l'art. 8 et de faire subir une modification à cet article. Il faudrait supprimer les mots « à la demande de l'expéditeur. »

On met ensuite aux voix :

1^o Les propositions de la majorité de la Commission I opposées à celle de la minorité.

Cette dernière est rejetée par 7 voix contre 2, celles de l'Allemagne et des Pays-Bas.

2^o Les propositions faites relativement au 5^e alinéa (4^e alinéa dans le projet de 1878).

A l'unanimité moins une voix, celle de la Belgique, la proposition pri-

mitivement faite par M. Vischer est rejetée et le texte de la Commission II est adopté.

L'art. 15 est donc adopté dans la teneur que lui a donnée la Commission I, sauf que le mot « considérable, » qui figure au 5^e alinéa, est supprimé. Tout le monde est d'accord aussi sur la radiation des mots « sur la demande de l'expéditeur, » à l'avant-dernier alinéa de l'art. 8.

Art. 16.

Projet de 1878

« Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint si, avant que l'action soit intentée, l'expéditeur, conformément à l'art. 15, a donné au chemin de fer un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison. »

Projet de la Commission I

« Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison. »

Messieurs Gerstner et Asser donnent, au nom de la Commission I, lecture du rapport suivant :

L'alinéa 1 a été renvoyé à la Commission II dans la 5^e séance ; elle en a maintenu provisoirement le texte.

Dans l'alinéa 2, dernière phrase, on a, eu égard aux observations présentées par M. Durbach dans la 5^e séance, et pour rétablir la concordance avec le nouvel alinéa 2 de l'article 15, ajouté les mots « muni du duplicata. »

M. Baum, rapporteur, donne l'opinion de la Commission II sur l'amendement de M. Perl (page 33 du procès-verbal de la 5^e séance).

« M. Perl propose d'ajouter après les mots « des créances » ceux de « et des débours (art. 11). » La même adjonction devra être faite au texte de l'art. 17.

La Commission II propose de rédiger comme suit l'alinéa 1^{er} de l'article 16 :

« Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement du montant de la lettre de voiture. »

M. Vischer donne en allemand le rapport de la Commission II.

M. Asser, après avoir lu le rapport de la Commission I, ajoute, au nom de la délégation des Pays-Bas, que si elle vote contre la modification du 2^e alinéa de l'article 16, comme elle a voté contre l'article 15, ce n'est pas qu'elle soit opposée en principe à la proposition George, formulée dans ces articles. M. Asser croit, au contraire, que cette proposition ne va pas assez loin. Il espère, dans l'intérêt du commerce, qu'à l'avenir il sera possible, sans trop d'inconvénients pour les chemins de fer, d'appliquer au transport par ceux-ci un système analogue à celui du connaissance. Le système mixte, qu'on veut introduire maintenant, donnera lieu à toutes sortes de difficultés : on s'en apercevra déjà quand il s'agira de rédiger les articles suivants. M. Asser déclare qu'il est le membre de la minorité de la Commission I, dont il est question dans la dernière partie du rapport.

Le texte français du 2^{me} alinéa devra être modifié et porter « exécution des obligations que ce contrat lui impose » au lieu de « que lui impose ce dernier. »

M. Perl propose de dire, au 1^{er} alinéa, au lieu de « créance résultant de la lettre de voiture », « créances résultant du contrat de transport. » MM. Meyer et Gerstner combattent cette proposition, parce que logiquement elle ne répond pas au principe qu'on veut consacrer.

A la votation, à l'unanimité moins une voix (celle de la délégation allemande), l'alinéa I est adopté avec la rédaction proposée par la Commission I, mais en tenant compte de l'amendement formulé par la Commission II.

M. Baum propose, au nom de la Commission II, de modifier les derniers mots du § 3 de l'article 11. Cette modification est nécessitée par la nouvelle rédaction proposée par la Commission II pour la fin du § 1 de l'article 16.

On remplacerait à l'article 11, § 3, les mots « devront leur être remboursées. »

La nouvelle rédaction serait : « devront être inscrites dans la lettre de voiture et leur être remboursées. »

La Commission I a tenu compte de cette modification.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

Adopté par la Conférence.

Art. 17.

Projet de 1878

« La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant du contrat de transport. »

Projet de la Commission I

« La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. »

MM. Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant :

« Conformément à la proposition de M. Herich (5^e séance), nous avons dans le texte français substitué aux mots « contrat de transport » l'expression « lettre de voiture. »

On a soulevé la question de savoir si dans le cas d'un envoi en port payé, le chemin de fer a le droit de réclamer du destinataire le solde qui

serait encore dû quand par erreur l'expéditeur n'a pas payé le montant total des frais de transport. La Commission est d'avis qu'il s'agit d'une question à résoudre par les tribunaux, le cas échéant.

M. Baum, rapporteur, déclare que la Commission II propose de modifier la fin de l'art. 17 en conformité de la modification votée à l'alinéa 1 de l'article 16. Le nouvel art. 17 serait ainsi conçu :

« La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant de la lettre de voiture. »

Après une proposition de M. George de supprimer l'article 17 comme superflu, proposition retirée par suite de l'opposition qu'elle avait soulevée, la rédaction de la Commission II est adoptée.

Art. 18.

Projet de 1878.

« Si le transport est empêché ou interrompu temporairement par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.

Dans ce cas, il pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute. »

Projet de la Commission II.

« Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur. »

M. Baum réfère au nom de la Commission II sur la proposition de M. Kilényi (page 35, procès-verbal de la cinquième séance) :

« M. Kilényi demande le renvoi de l'article 18 à la Commission, pour qu'elle examine s'il n'y a pas lieu de compléter l'article 18, en insérant le deuxième alinéa du paragraphe 58 du règlement d'exploitation allemand. »

La Commission, considérant :

Qu'indépendamment des publications faites par les chemins de fer pour annoncer au public les interruptions de transport, il y a lieu d'indiquer des règles plus précises en ce qui concerne les marchandises dont le transport est interrompu en cours de route.

Qu'il convient de laisser à l'appréciation du chemin de fer de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il y a lieu ou de demander de nouvelles dispositions à l'expéditeur, ou de diriger la marchandise par une autre route.

Est d'avis d'accepter le principe de la proposition de M. Kilényi et de rédiger comme suit l'article 18 :

« Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et qu'il soit à prévoir que l'interruption sera de longue durée, le chemin de fer demandera de nouvelles dispositions à l'expéditeur.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute. »

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

M. Gola propose d'ajouter, dans le premier alinéa, à la quatrième ligne, après les mots « par une autre route », ceux-ci : « ainsi que dans tous les autres cas dans lesquels des dispositions relatives à l'expédition sont nécessaires. »

On objecte que l'article 24 prévoit déjà le cas que M. Gola a en vue.

Il est désiré par plusieurs membres que, dans le texte allemand, à la dernière ligne de l'alinéa 1, on remplace le mot « Disposition » par « *Veisung* », afin de bien donner à entendre qu'il ne s'agit pas de dispositions dans le sens de celles que l'ayant-droit a seul le droit de donner.

En outre, l'amendement de M. Gola et le changement proposé du mot « Disposition » dans le premier alinéa ont donné lieu à une longue discussion sur la question de savoir dans quels cas l'expéditeur peut user du droit de disposition qui lui est réservé par le premier alinéa, et si, dans le cas où ce droit lui serait accordé sans qu'il eût prouvé auparavant qu'il est en possession du duplicata de la lettre de voiture, il ne pourrait pas être préjudicié aux droits de tiers entre les mains desquels se trouverait peut-être le duplicata, et si la responsabilité du chemin de fer ne risquerait point d'être, de ce fait, indûment engagée.

M. Steinbach pense qu'on pourrait y remédier en ajoutant à l'article 18 un quatrième alinéa ainsi conçu :

« Si l'expéditeur n'est pas muni de la lettre de voiture, il ne peut pas, dans les dispositions à donner en vertu du présent article, faire adresser la marchandise à un autre destinataire, ni à un autre lieu de destination. »

M. Gerstner propose, au contraire, ce qui suit :

« L'expéditeur a le droit de donner de tels ordres même lorsqu'il n'est pas muni du duplicata (art. 15, alinéa 2). »

M. Kilényi fait observer qu'il ne s'agit pas ici, en général, de dispositions qui porteraient atteinte aux droits de tiers, puisque en cas d'interruption du transport l'expéditeur a simplement à décider si la marchandise doit être retenue jusqu'à ce que l'interruption ait cessé, ou si elle doit être acheminée par une autre route sur la destination primitive.

Ces dispositions, exigées par les circonstances, ne nécessiteraient même pas que l'expéditeur fût muni du duplicata de la lettre de voiture. Mais si l'expéditeur résiliait le contrat de transport et demandait par exemple qu'on

réexpédiait la marchandise au lieu de départ, ce serait là une disposition qui nécessiterait la production du duplicata. La question ne paraît pas suffisamment élucidée et l'orateur propose qu'elle soit renvoyée à la Commission.

En définitive, la Commission II est chargée d'examiner les diverses opinions qui ont été exprimées et les amendements qui ont été présentés, et de formuler ensuite ses propositions définitives.

Art. 19.

Projet de 1878.

« En ce qui concerne la livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, on se conformera aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison. »

Projet de la Commission I.

« Pour tout ce qui concerne la livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, on se conformera aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison. »

La rédaction proposée par la Commission I est adoptée sans observation.

Art. 20.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des frais de transport, ceux de douane, les débours et autres frais nécessités par l'exécution du transport, ainsi que les remboursements et amendes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés. »

Projet de la Commission I.

« Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, et des frais accessoires, ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que les remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés. »

La proposition de la Commission I est adoptée, après que M. le rapporteur de cette Commission a déclaré que, sauf une modification du texte allemand, la rédaction primitive de l'article a été maintenue.

Art. 21.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui. »

Projet de la Commission I.

« Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui. »

MM. Gerstner et Asser font savoir, au nom de la Commission I, qu'une modification a été apportée au texte allemand. Au lieu de « droit de gage », il est dit « le droit d'un créancier gagiste », conformément au texte français.

Adopté sans discussion.

Art. 22.

Projet de 1878.

« Les contestations pouvant s'élever au sujet du droit de gage seront réglées d'après les lois du pays où s'effectue la livraison. »

Projet de la Commission I.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

MM. les rapporteurs de la Commission I font observer que cet article a été modifié sur la proposition faite par M. Meyer, lors de la cinquième séance, et adoptée par la Conférence.

Adopté sans discussion.

La séance est levée à midi.

Le Président,
BAVIER.

Les Secrétaires,
FARNER, VOGT.

13^e séance. — Vendredi 7 Octobre 1881, à 3 heures après midi.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER

Sont présents tous les membres qui assistaient à la douzième séance. La discussion est reprise à l'article 23.

Art. 23.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer dernier transporteur est tenu, après le recouvrement des créances mentionnées à l'article 20, de payer aux chemins de fer précédents leur part des créances. Il y est également tenu s'il délivre la marchandise sans recouvrer ces créances, sauf ses droits contre le destinataire. »

Projet de la Commission I.

« Chaque chemin de fer est tenu, après encaissement des frais de transport et autres créances naissant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés, la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans en recouvrer le montant, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise.

Les créances entre chemins de fer résultant du transport international seront insaisissables sur le territoire des Etats autres que l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier. »

Messieurs Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, s'expriment en ces termes :

« Conformément à la proposition de Messieurs Perl et Riemsdyk (dans la cinquième séance), les deux premiers alinéas ont été modifiés à l'effet d'étendre à tous les chemins de fer l'obligation qui, d'après le texte du projet de 1878, n'était prescrite qu'à l'égard du chemin de fer dernier transporteur.

La majorité de la Commission ayant adopté en principe l'amendement présenté par M. Kilényi pendant la discussion de l'article 23 (sixième séance), a cru devoir vous proposer les alinéas 3 et 4 comme ils sont conçus maintenant. Un des membres de la Commission a déclaré voter contre cette proposition, dont il n'a pas pu étudier la portée. »

M. Meyer aurait désiré qu'une des délégations qui ont adhéré à la proposition de la Commission I, eût en premier lieu pris la parole. Il reconnaît que les deux premiers alinéas ne contiennent pas de changement essentiel ; ils stipulent que le chemin de fer qui a encaissé les frais du transport doit payer aux autres la part qui leur revient et qu'il est responsable du paiement de la lettre de voiture.

Mais les deux autres alinéas sont nouveaux. L'alinéa 3 donne satisfaction à la proposition faite en premier débat par M. Kilényi ; mais l'orateur ne peut admettre que la rédaction de la Commission reproduise cette proposition dans une forme acceptable. L'orateur se demande ce qu'on doit entendre par les mots « débiter en compte courant ». Veut-on, par ces mots, donner aux chemins de fer le droit de réclamer le paiement immédiat des frais de transport contre la remise de la marchandise, ou leur donner le droit de réclamer des garanties. C'est ce qu'il faudrait avant tout préciser.

M. Meyer reconnaît néanmoins que le troisième alinéa se rattache aux deux premiers ; mais il n'en est pas de même du dernier, qui consacre d'une façon inattendue un principe de procédure ; c'est un alinéa nouveau d'une grande importance et qui mérite par conséquent d'être étudié. Il n'a pas été possible à la délégation allemande d'examiner la question, puisque c'est hier soir seulement que la Commission a décidé d'ajouter cet alinéa et qu'il n'y avait eu auparavant aucune proposition relative à l'addition d'une disposition de ce genre. La délégation allemande, si elle eût été dans le cas de faire une proposition d'une importance aussi capitale, l'aurait certainement déposée au début de la Conférence. La délégation allemande s'élève formellement contre cette proposition, et les instructions qu'elle a reçues l'obligent à voter contre les alinéas 3 et 4, qu'elle n'a pas eu le temps d'examiner.

M. Georges répond que la question a été régulièrement posée par l'amendement Kilényi, faite dès la première lecture et renvoyée à la Commission I.

Le but de l'amendement adopté par la Commission est clair : c'est de soustraire la créance que, par suite du transport international, un chemin de fer peut avoir en pays étranger, à l'action des tiers qui n'auraient contre lui qu'un titre non exécutoire en dehors de ce pays. Comme le chemin de fer possède cette créance, non par un acte de sa volonté, mais par suite de l'obligation qui lui est imposée, il est juste de lui faire une condition spéciale. Si deux compagnies sont en compte courant, leur solde mutuel s'établit naturellement ; mais si elles ne sont pas en compte courant, il

importe de leur donner une autre garantie ; c'est là le but de ce quatrième alinéa.

M. de Seigneux se demande si cette proposition n'accorde pas un privilège aux chemins de fer.

M. Lejeune estime qu'il n'est pas nécessaire que la Convention fournisse aux tiers des créances à saisir ; il demande quelle situation serait faite aux Etats exploitants, qui doivent être mis absolument sur le même pied que les particuliers. Ce n'est pas accorder un privilège aux chemins de fer que de rendre leurs créances résultant du transport international saisissables au lieu du domicile du débiteur seulement.

M. Steinbach est du même avis : on n'entend pas créer un privilège, mais sauvegarder aux chemins de fer leur propre juridiction pour les créances que, indépendamment de leur volonté et même contre leur volonté, ils peuvent avoir à l'étranger.

M. Asser dit que c'est sur sa proposition que la Commission I a ajouté à l'article le dernier alinéa. On l'a fait au dernier moment, après le rejet de plusieurs autres propositions dans le sens de l'amendement Kilényi. Puisque ce point a déjà été discuté à la première lecture et que la modification proposée reste sans influence sur les autres dispositions de la Convention, on peut, sans inconvénient, procéder au vote.

M. Asser considère sa proposition (la défense des saisies) comme une conséquence de l'obligation imposée aux chemins de fer de devenir les créanciers de chemins de fer étrangers.

M. le Président met aux voix les deux alinéas dont il s'agit :

a. Le troisième alinéa est adopté à l'unanimité moins une voix (celle de la délégation allemande).

b. Le quatrième alinéa est adopté à l'unanimité moins deux voix (celles de l'Allemagne et de la Suisse).

Art. 24.

La Commission I propose de maintenir l'article de 1878, ainsi conçu :

« Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit, en aucun cas, retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur. »

« Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison. »

Adopté sans observations.

Art. 25.

Projet de 1878.

« Dans tous les cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement une enquête, de dresser des procès-verbaux des recherches effectuées et de les communiquer aux intéressés sur leur demande. Soit que le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, soit que l'ayant-droit en allègue

Projet de la Commission I.

« Dans tous les cas de perte totale ou partielle ou d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement une enquête, d'en constater le résultat par écrit et de le communiquer aux intéressés sur leur demande et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, ou si l'ayant-droit en allègue

l'existence, il sera immédiatement procédé à la vérification de la marchandise, à l'estimation du dommage et à la recherche de la cause et de l'époque à laquelle remonte la perte partielle ou l'avarie. La vérification devra être faite en présence de témoins ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant-droit présent si possible.

Les experts jurés ou nommés d'office seront choisis de préférence.

En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise. »

l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent.

En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu, en présence de témoins, ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant-droit présent si possible.

En outre, tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise. »

Messieurs les rapporteurs de la Commission I donnent lecture du rapport suivant :

« La nouvelle rédaction ne s'écarte pas du projet primitif en ce qui concerne les principes ; elle ne contient que les modifications suivantes :

1^o La Commission a été d'avis qu'on ne saurait exiger une enquête pour les cas de retard. Quant au procès-verbal même, s'il était possible de le dresser en ces cas, il n'est pas nécessaire, puisque dans la règle la lettre de voiture contiendra les dates qu'il s'agit de connaître. On propose donc de supprimer les mots : de retard.

2^o Au premier alinéa, on propose de faire constater par écrit les faits dont il s'agit, tandis qu'au deuxième alinéa il est fait mention du procès-verbal à dresser.

3^o A la fin du premier alinéa on a inséré l'obligation de la communication à la gare expéditrice, conformément à l'amendement Perl.

4^o Au deuxième alinéa on a inséré, conformément à l'amendement Perl, une disposition d'après laquelle la vérification aura lieu conformément aux lois et règlements du pays.

5^o La majorité a été d'avis qu'on ne doit pas insérer la disposition proposée, d'après laquelle la communication des faits dont il s'agit devrait en tout cas être faite à l'ayant-droit (voir proposition de M. Villa, dans la cinquième séance, appuyée par M. Gerstner).

6^o Nous proposons la suppression du deuxième alinéa de l'ancien article, puisqu'à cet égard aussi ce seront les lois du lieu qui décideront.

Il s'élève une longue discussion sur la proposition de suppression du premier alinéa faite par M. Lejeune, qui considère cet alinéa comme superflu, parce que les chemins de fer font les enquêtes dont il s'agit dans leur propre intérêt et qu'on ne pourra jamais les obliger à les communiquer à des tiers et surtout pas aux personnes qui les actionnent.

M. Lejeune finit par retirer sa proposition, sur les explications données par M. Gerstner, qui estime que cet alinéa est nécessaire, et sur la proposition de M. Gola, portant que, au premier alinéa, texte français, le mot « enquête » soit remplacé par celui de « recherches ».

Art. 26.

Projet de 1878.

« Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. »

Projet de la Commission I.

« Les actions qui naissent contre le chemin de fer du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. »

MM. Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant :

« La Commission, pour donner satisfaction au vœu exprimé par sa minorité (voir rapport sur l'article 15), relativement à l'article 26, propose d'ajouter à cet article une disposition ainsi conçue :

« Toutefois, la production du duplicata n'est pas requise si l'expéditeur agit d'accord avec le destinataire. »

M. Asser ajoute que, bien que la Commission I propose d'insérer cette clause dans l'article 26, les rapporteurs sont individuellement d'avis qu'il vaudrait mieux l'insérer à l'article 15, qui, en ce cas, devrait subir encore quelques modifications de rédaction.

Cette proposition donne lieu à une longue discussion.

M. Lejeune considère cette disposition nouvelle comme dangereuse, comme aggravant la responsabilité des chemins de fer, qui seraient tenus, dans chaque cas particulier, de rechercher si le destinataire a donné son consentement.

MM. Perl et Meyer estiment que cet amendement a sa place à l'art. 15. D'un autre côté, on soutient que ce serait battre en brèche le système préconisé par ce dernier article.

M. Kilényi demande ce qu'il faudra décider dans le cas où le duplicata ne se trouvera plus entre les mains du destinataire, mais dans celles d'un tiers, à quoi M. de Seigneux répond que le duplicata n'a de valeur que s'il se trouve en mains du destinataire ou de l'expéditeur.

M. Perl croit que cette proposition prévoit le cas où le duplicata a été perdu. Il faut dans ce cas donner un moyen qui permette d'actionner le chemin de fer.

M. Gerstner est en général du même avis.

M. Lejeune, entre autres, propose de ne rien ajouter au texte de l'art. 26 qui, tel qu'il est, dit tout ce qui doit être dit : celui qui prétend agir en vertu de l'article 26 doit prouver qu'il a le droit de disposer de la marchandise. La preuve sera faite par l'expéditeur ou le destinataire à l'aide de la lettre de voiture.

Si le duplicata de la lettre de voiture n'est pas produit, la preuve se fera par telle autre voie de droit que la situation comportera et peu importe pourquoi ce duplicata ne sera pas produit.

M. George s'oppose également à ce que cet amendement soit ajouté à l'article 15 et propose d'adopter l'article 26 sans modification.

MM. Steinbach et de Seigneux proposent de dire :

« Les actions contre le chemin de fer n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

« Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, l'action ne peut être intentée que d'un commun accord entre l'expéditeur et le destinataire. »

Cet amendement est adopté.

Une proposition de M. George de remplacer, au deuxième alinéa de l'article 15, le mot « tiers » par « ayant-droit », est adoptée. Cette proposition a pour but de rendre le texte de l'article 26 plus clair.

En outre, dans le texte français, à la fin de l'alinéa 5, les mots « dans le trafic » seront — conformément au texte allemand — remplacés par « dans le service régulier des chemins de fer ».

M. Lejeune fait remarquer qu'au deuxième alinéa de l'article 15 on parle de droits qui appartiendraient à des tiers par le fait qu'ils seraient porteurs du duplicata de la lettre de voiture. Il a été bien entendu que la remise du duplicata à un tiers autre que le destinataire ne confère aucun droit quelconque.

A ce point de vue, le texte de l'art. 15, § 2, est obscur. Il faut indiquer qu'il ne s'agit que du destinataire auquel le duplicata a été remis.

L'article 26 est donc adopté dans la teneur proposée par la Commission I.

Art. 27.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture internationale, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné.

Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que par devant un tribunal dans le ressort duquel l'administration actionnée aura, d'après la législation du pays, un domicile réel ou un domicile élu.

Une fois l'action intentée, le droit d'option de l'ayant-droit est éteint.»

Projet de la Commission I.

« Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné.

Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les trois chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.»

MM. Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant :

« L'alinéa 4 a été modifié conformément à l'amendement proposé par

M. Asser dans la sixième séance. D'un côté, on a voulu écarter les objections formulées contre la rédaction du projet de 1878 ; d'un autre côté, on a voulu exclure l'application de dispositions légales, comme celle de l'article 14 du Code civil français, d'après laquelle un autre juge que celui du pays du défendeur pourrait être compétent en cette matière.

L'application d'une compétence exceptionnelle de cette nature ne serait pas compatible avec le principe de l'exécution internationale des jugements (voir art. 56).

Alinéa 5. — L'insertion des mots « entre les chemins de fer » a pour but d'écarter les doutes énoncés dans la sixième séance.

L'amendement proposé, sur cet article, par M. Perl, a été retiré par lui dans la séance de la Commission I, eu égard à la modification de la rédaction. »

L'article 27 est adopté conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 28.

Projet de 1878.

« Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'article 27, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions. »

Projet de la Commission I.

« Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'article 27, alinéa 3, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, à moins qu'il ne s'agisse d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale, et que cette réclamation n'ait pas encore donné lieu à une action. »

MM. Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant :

« L'indication de l'alinéa 3 de l'article 27 était nécessaire, puisque dans les deux premiers alinéas de cet article il est question d'autres chemins de fer que de ceux auxquels se rapporte l'article 28.

L'exception qu'on propose d'insérer dans la dernière partie de l'article repose sur un principe d'équité. »

Adopté conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 29.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé. »

Projet de la Commission I.

« Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé. »

Art. 30.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la mar-

Projet de la Commission I.

« Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la mar-

chandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure. »

chandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer sur la base de la Convention cesse à la dernière gare.

Le transport ultérieur est régi par l'article 49. »

MM. Gerstner et Asser déclarent, au nom de la Commission I, que le deuxième alinéa a été ajouté conformément à la proposition de M. Gerstner, adoptée par la Conférence dans sa sixième séance.

M. Gerstner fait observer que cet article mentionne de nouveau l'ayant-droit, et que la signification de ce mot a été changée par la nouvelle disposition adoptée au deuxième alinéa de l'article 15. Il est bien hors de doute que les effets prévus par l'article 30 ne s'appliqueront à l'expéditeur qui ne se trouve plus en possession du duplicata de la lettre de voiture qu'autant qu'il était lui-même l'ayant-droit dans le sens des articles 15 et 16.

M. Riemsdyk observe qu'après l'adoption, selon lui bien regrettable du système concernant la force probante du duplicata, le mot « ayant-droit » mentionné au premier alinéa de l'article 30 pourra donner lieu à difficultés ; il faudrait remplacer ce mot par « l'expéditeur ou le destinataire », ou par les mots « celui qui est l'ayant-droit au moment dans lequel le dommage est survenu ».

M. Riemsdyk se borne à demander qu'il soit pris note de ses observations au procès-verbal.

L'article 30 est adopté conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 31.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer n'est pas responsable :

1^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voi-

Projet de la Commission I.

« Le chemin de fer n'est pas responsable :

1^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons non fermés, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2^o De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voi-

ture (voir article 9) sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri de pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée de l'absence ou de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie, ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire, en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

Si le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes sus-mentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire. »

MM. Gerstner et Asser rapportent, en ces termes, au nom de la Commission I :

« 4° Conformément à la proposition de M. Perl, adoptée par la Conférence, dans la sixième séance, on a ajouté les mots : « dessication et déperdition ».

6° L'insertion des mots : « et bestiaux » a eu lieu conformément à un amendement du même délégué.

1° La substitution de l'expression : « wagons non fermés » à celle de :

ture (voir article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire, dessication et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs et des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes sus-mentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire. »

« wagons découverts » a eu lieu conformément à la proposition de M. Vischer (sixième séance).

Dans le dernier alinéa, on a supprimé les mots : « le chemin de fer établit que... »

Le juge devra décider, le cas échéant, si le chemin de fer doit établir l'existence de la présomption ou si cette preuve n'est pas nécessaire. (Voir les observations de Messieurs Gerstner et George à la fin de la sixième séance.) »

Adopté sans discussion, conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 32.

Projet de 1878.

« En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut toutefois pas être invoquée, lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route. »

Projet de la Commission I.

« En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut toutefois pas être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route. »

Adopté sans discussion, conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 33.

Projet de 1878.

« Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir article 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue. »

Projet de la Commission I.

« Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir article 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue. »

Adopté sans discussion, conformément aux propositions de la Commission I.

La séance est levée à six heures du soir.

Le président,
BAVIER.

Les secrétaires,
FARNER, VOGT.

14^e séance. — Samedi 8 Octobre 1881, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents les mêmes membres qui ont assisté à la séance d'hier.

La discussion est reprise à l'article.

Art. 34.

Projet de 1878.

« Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Les droits de douane, de transport et autres frais, qui auraient pu être réclamés si la marchandise était arrivée à destination, seront déduits du montant de l'indemnité. »

M. Perl fait observer que, lors de la première lecture, les articles 34 à 38 ont été réunis et mis ensemble en discussion. Il conviendrait de procéder de même aujourd'hui.

Aucune objection n'étant faite, on met en discussion aussi les articles suivants.

Art. 35.

Projet de 1878.

« Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux, aux termes desquels l'expéditeur aura le droit de déclarer dans la lettre de voiture une valeur qui ne sera pas supérieure au maximum fixé par ces tarifs, mais seulement aux conditions suivantes :

1^o Les conditions spéciales (tarifs spéciaux) devront avoir été approuvées par les autorités compétentes de chacun des Etats à parcourir.

2^o Ces conditions spéciales devront correspondre avec une réduction sur

Projet de la Commission I.

« Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés par l'expéditeur. »

Projet de la Commission I.

« Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou avarie :

1^o Les conditions spéciales (tarifs spéciaux), devront avoir été approuvées par les autorités compétentes de chacun des Etats à parcourir.

2^o Ces conditions spéciales devront correspondre avec une réduction sur

le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration.

3° Elles devront être applicables à la totalité du parcours à effectuer.

Si toutes ces conditions sont réalisées, l'ayant-droit ne recevra au maximum, pour indemnité (voir article 34), que la valeur ainsi déclarée. »

le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration.

Art. 36.

Projet de 1878.

« Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue. »

Projet de la Commission I.

« Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue. »

Art. 37.

Projet de 1878.

« Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34.

En cas de déclaration de valeur faite conformément à l'art. 35, l'indemnité sera proportionnellement réduite. »

Projet de la Commission I.

« Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34.

S'il y a lieu d'appliquer l'art. 35, l'indemnité sera proportionnellement réduite. »

Art. 38.

Projet de 1878.

« S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après les art. 34 et 35, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

Le règlement d'exécution fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison. »

Projet de la Commission I.

« S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après les art. 34 et 35, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

Le règlement d'exécution fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison. »

MM. Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport de la Commission en ce qui concerne d'abord l'art. 34 :

« La majorité de la Commission estime que la nouvelle rédaction qu'elle propose répond mieux que celle qui a été posée en premier débat aux exigences du service international.

M. Gerstner ajoute à ce rapport qu'il prie de bien vouloir excuser les rapporteurs si, vu le peu de temps laissé à leur disposition, ils ont dû se borner à indiquer en peu de mots les principes essentiels et abandonner le reste à la discussion, là où cela paraîtra nécessaire.

En ce qui concerne la question de la responsabilité du chemin de fer, on a longtemps délibéré au sein de la Commission I pour savoir s'il ne conviendrait pas d'appliquer sans modification le principe admis en 1878. La minorité était de cet avis. Elle pensait qu'on pourrait supprimer les articles 35 et 38, puisqu'il n'y a pas de motifs de réserver exceptionnellement des dispositions relatives aux dommages-intérêts. La majorité se décida toutefois pour les propositions qui figurent comme projet de la Commission I. Ces propositions présentent, surtout en ce qui concerne l'art. 37, des difficultés particulières sur lesquelles l'orateur se réserve de revenir dans le cours de la discussion.

M. Steinbach. — On a constaté dans la Commission que le principe admis par la majorité consacre trois espèces de dommages-intérêts ; ceux prévus à l'art. 34 qui se basent sur la valeur vénale de la marchandise ; ceux qui sont calculés d'après un maximum d'indemnité dans le sens de l'art. 35, et encore l'obligation de rembourser le dommage-intérêt, comme le prévoit l'art. 38 ; mais en même temps on a dû convenir que, contrairement au projet de 1878, il n'y a que la valeur au lieu d'expédition qui puisse servir de base pour le calcul de l'indemnité, puisque si l'on admet la déclaration d'intérêt à la livraison, la différence entre la valeur au lieu d'expédition et la valeur au lieu de destination est représentée par l'intérêt à déclarer. Ces considérations ont conduit à une modification de l'art. 34.

M. Meyer. — La Délégation allemande déclare pouvoir se ranger aux propositions présentées aujourd'hui par la majorité. Mais l'orateur a une question à poser : Il est dit dans l'art. 34 que l'indemnité pour perte totale ou partielle se calculera d'après le prix courant des marchandises au lieu où la livraison aurait dû s'effectuer. Mais quel principe devra-t-on appliquer dans les cas de perte prévus à l'art. 37 ? L'indemnité devra-t-elle se calculer d'après la valeur de la marchandise au lieu de destination ou d'après sa valeur au lieu d'expédition. C'est d'après la valeur au lieu de destination que sera calculée l'indemnité. Il serait très-difficile de calculer la valeur que la marchandise avait au lieu d'expédition.

M. Steinbach répond qu'en cas de perte de la marchandise, l'action est intentée, dans la plupart des cas, au lieu d'expédition. Par conséquent, si l'on maintenait le texte de 1878, on aurait alors à déterminer au lieu d'expédition la valeur qu'aurait eue la marchandise au lieu de destination. L'orateur ne se dissimule pas qu'il en résulterait certainement des difficultés ; mais c'est ce qui arrivera dans l'un et l'autre cas. La proposition de la Commission tend plutôt à diminuer le nombre des difficultés qui pourraient s'élever à ce sujet.

M. George croit aussi que l'art. 37 doit être mis en harmonie avec l'art. 34 ;

mais que, dans les deux cas prévus à ces articles, il faut prendre pour base la valeur de la marchandise au lieu de destination.

M. Lejeune propose de rédiger comme suit l'art. 37 :

« En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise ; si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial, conformément à l'art. 35, l'indemnité allouée par le tarif pour la perte totale sera proportionnellement réduite. »

M. Asser déclare, au nom de la Délégation des Pays-Bas, qu'il se rallie à la proposition de M. Lejeune.

M. Kolesow estime qu'il y a lieu de compléter l'art. 37 ; il devrait prévoir les différents cas d'avarie qui peuvent se présenter. La proposition de M. Lejeune lui paraît plus acceptable que celle de la Commission I.

M. George fait savoir que la Commission a discuté les articles 34 à 37 réunis. La rédaction de 1878 se rapproche davantage du droit français. Il demande qu'il soit inséré au procès-verbal que les délégations de France et d'Allemagne ont, dans le sein de la Commission, voté pour le maintien du projet de 1878, mais qu'elles sont restées en minorité.

M. Meyer estime que la proposition de M. Lejeune ne résout pas la question qu'il a posée ; il ne pourrait donc pas l'accepter. Si le point de vue de M. Lejeune était le vrai, il suffirait d'établir, comme règle générale, qu'en cas d'avarie le chemin de fer doit indemniser le dommage causé et d'appliquer ce principe dans chaque cas particulier. Mais cela n'est pas possible. L'orateur propose de dire, à la troisième ligne de l'article « entre la valeur vénale de la marchandise avariée, au lieu d'expédition. »

M. Gerstner fait observer que, si l'on insère dans l'art. 37 une disposition de ce genre, il faudra également viser les débours qui grèvent la marchandise.

A la votation, l'amendement de M. Lejeune est adopté à l'unanimité moins une voix, celle de la Délégation allemande.

La proposition de la Commission I, ainsi que celle de M. Meyer sont donc repoussées.

Enfin, sur la proposition de M. Lejeune, les mots « qui auraient pu être, » figurant à l'avant-dernière ligne de l'art. 35, sont supprimés dans le texte français.

Art. 35. — MM. Gerstner et Asser, rapporteurs de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant :

« La Commission propose d'appliquer ici le principe des taxes normales. La majorité a cru devoir supprimer le chiffre 3 de l'art. 35 du projet de 1878, comme contenant une exception d'une trop grande portée. MM. les Rapporteurs ajoutent qu'il y a lieu d'insérer, conformément au texte allemand, à la fin du n° 1, les mots : « et dûment publiés. »

M. Herich ne votera pas le chiffre 1 de l'art. 35. Il ne comprend pas pourquoi cet article dirait aussi que les tarifs spéciaux doivent être homologués par les Etats respectifs puisqu'il est déjà dit, à l'art. 11, que les frais de transport seront calculés d'après les tarifs approuvés par les Etats. Il propose de supprimer le premier alinéa et de combiner en un seul les deux autres :

« Le chemin de fer a la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux), dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indem-

nité à payer en cas de perte ou d'avarie, à condition que ces tarifs spéciaux correspondent avec une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration. »

Il n'y a pas lieu de modifier ce qui existe aujourd'hui en pratique, et d'abolir les tarifs spéciaux avec responsabilité limitée; chaque Etat examinera sous quelles conditions il entend approuver ces tarifs réduits.

M. Gerstner s'oppose à la suppression du chiffre 1. Si l'on veut créer un droit uniforme, il faut que les tarifs spéciaux ne puissent être publiés que du consentement de tous les Etats intéressés; c'est pour cela que les dispositions de l'art. 11 sont insuffisantes. L'orateur rappelle ce qu'il a déjà dit en premier débat, que la Délégation allemande préférerait encore que l'art. 35 fût supprimé. Les tarifs spéciaux ne sont guère appliqués qu'aux marchandises de peu de valeur, pour le transport desquelles on admet d'ailleurs des tarifs réduits.

M. de Seigneux propose le maintien de l'art. 35 de la Commission I, tandis que M. George se prononce pour la proposition Herich.

M. Kilenyi déclare que, en présence des observations faites par M. Gerstner, il est impossible de maintenir l'art. 35 de la Commission. Cet article est, en principe, favorable au public; mais c'est le rendre inapplicable que de subordonner la mise en vigueur des tarifs spéciaux à l'homologation de tous les gouvernements intéressés.

A la votation, la proposition de M. Herich est adoptée à la majorité des voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France, Italie et Pays-Bas), contre l'Allemagne, la Russie et la Suisse.

M. Gerstner demande que la question soit examinée de nouveau. Il déclare que la Délégation allemande a voté l'art. 34, qui est le résultat d'un compromis, à condition qu'il ne serait pas apporté de modifications essentielles à l'art. 35. Mais la proposition de M. Herich est une innovation contre laquelle l'orateur s'est vu obligé de se prononcer.

M. Perl fait savoir que la Délégation russe a voté contre la proposition Herich, non pas parce qu'elle vise le droit des gouvernements d'homologuer des tarifs, mais parce qu'il importe de fixer d'une manière uniforme les limites de la responsabilité des chemins de fer. Pour concilier les deux opinions, M. Perl propose l'amendement suivant :

« Le même maximum devra être fixé pour tout le parcours entre les chemins de fer prenant part au transport et homologué s'il y a lieu d'après les règlements en vigueur des Etats respectifs. »

M. Lejeune déclare qu'il a voté la proposition Herich et qu'il repoussera la proposition Perl, parce que les dispositions de l'art. 11 lui semblent être suffisantes.

M. Asser est d'avis qu'après l'adoption de l'amendement Herich il serait utile de statuer que la responsabilité limitée ne peut être appliquée sur une ligne, si elle ne l'est également sur toutes les autres lignes participant au même transport. Il va sans dire que dans chaque Etat, où d'après la législation nationale les conditions de transport sont soumises à la sanction du gouvernement, cette disposition s'appliquera aussi au principe de la responsabilité limitée. M. Asser propose l'amendement suivant :

« Le même maximum devra être applicable pour tout le parcours. »

M. Herich se rallie à cette dernière proposition. M. Gerstner, par contre,

estime qu'elle abandonne par trop l'établissement de tarifs spéciaux à l'arbitraire du chemin de fer. Il voterait plutôt pour la proposition de M. Perl.

A la votation, qui porte sur la proposition de MM. Perl et Asser, la première est rejetée à l'unanimité moins trois voix (celles des Délégations d'Allemagne, de Russie et de Suisse).

La proposition de M. Asser est adoptée par six voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France, Italie et Pays-Bas), contre trois (Allemagne, Russie et Suisse).

La proposition de M. Herich, amendée par M. Asser, remplace donc celle qui a été faite par la Commission I.

La Commission n'a pas fait d'observations relativement à l'art. 36.

M. Lejeune a proposé de supprimer cet article, qui n'est d'aucune utilité pour le public, mais qui, en revanche, causerait de graves embarras aux chemins de fer. Subsidiairement, il propose de fixer le délai dans lequel l'ayant-droit doit être averti lorsque la marchandise perdue est retrouvée.

Cette proposition est appuyée par M. George, qui propose de dire au premier alinéa de l'article : « si la marchandise perdue est retrouvée dans les quatre mois à partir de l'expiration du délai de livraison, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti. »

Adopté.

La proposition de suppression de l'article est rejetée.

La séance est levée à midi.

Le Président,
BAVIER.

Les Secrétaires,
FARNER, VOGT.

15^e séance. — Samedi 8 octobre 1881, à 3 heures après midi

PRÉSIDENTE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents les mêmes membres qui ont assisté à la précédente séance.

MM. Gerstner et Asser, comme rapporteurs de la Commission I, font savoir que la modification apportée au deuxième alinéa de l'art. 37 est une conséquence de la nouvelle rédaction qu'a reçue l'art. 35.

Art. 38. — MM. les Rapporteurs de la Commission I font observer qu'il n'a pas été apporté de modification au projet de 1878. Il y a lieu, au deuxième alinéa du texte allemand, de remplacer le mot « Aufgeben » par « Absenden. »

M. Asser ajoute qu'il ne maintient pas la proposition qu'il avait faite à l'art. 38 lors du premier débat (voir procès-verbal, page 51).

M. Gerstner demande s'il sera admissible de faire une déclaration d'intérêt à la livraison dans les cas prévus à l'art. 35. A son avis, rien ne s'y oppose.

M. Kilényi et Herich combattent cette opinion : il n'est pas admissible que des tarifs normaux avec responsabilité réduite des chemins de fer puissent être appliqués en cas de déclaration d'intérêt à la livraison. Les tarifs normaux comprennent déjà cet intérêt.

La Conférence partage cette manière de voir et vote en conséquence la suppression de la citation de l'art. 35.

Art. 39.

Projet de 1878.

« Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (voir art. 14), à moins qu'il ne prouve qu'il a donné à la marchandise tous les soins d'un voiturier diligent et que ces soins ont été impuissants à éviter le retard. »

Projet de la Commission I.

« Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (voir art. 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait. »

MM. Gerstner et Asser, comme rapporteurs de la Commission I, font savoir que la modification qui a été apportée à la fin de cet article est de nature purement rédactionnelle et ne touche pas au fond (voir propositions de MM. George et Herich, procès-verbal de la 6^e séance).

L'article de la Commission I est adopté. Une proposition de suppression faite par M. Lejeune, qui considère cet article comme superflu, a été retirée par son auteur.

Il en a été de même d'une proposition faite d'autre part de s'en tenir au texte de 1878.

Art. 40.

[Projet de 1878.

« En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté du retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages intérêts, une somme qui ne devra toutefois pas dépasser le prix de transport.

« S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée. »

M. Baum, rapporteur, donne l'avis de la Commission II sur la proposition de M. Gola, ainsi conçue (page 53, procès-verbal de la 7^e séance) :

« M. Gola demande s'il ne serait pas plus convenable de dire simplement que l'indemnité sera proportionnelle au retard, c'est-à-dire que si le délai de livraison est dépassé de $\frac{1}{7}$, il sera bonifié le septième du prix de transport ; le quart, si le délai a été dépassé d'un quart, etc. »

La Commission, considérant que le principe défini par l'art. 40 est très rationnel, puisqu'il proportionne la fraction des prix de transport à restituer par le chemin de fer en cas de retard, à la fraction du délai de transport qui constitue le retard ;

Considérant néanmoins que l'échelle adoptée par l'art. 40 laisse à désirer en ce sens qu'il suffirait d'un retard de quelques heures sur un transport de longue durée pour obliger le chemin de fer à restituer un

quart du prix de transport, lequel peut être très considérable dans ce cas ;

Qu'il y a lieu, par conséquent, d'étendre l'échelle et d'adopter une unité plus petite que le quart ;

Est d'avis de prendre en considération l'amendement de M. Gola et de rédiger comme il suit l'art. 40 :

« En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé $\frac{1}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de transport, $\frac{2}{10}$ quand le retard sera compris entre $\frac{1}{10}$ et $\frac{2}{10}$ du délai, et ainsi de suite par dixième jusqu'aux $\frac{5}{10}$ du prix de transport, qui pourront être réclamés pour tout retard supérieur à $\frac{4}{10}$ du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué à titre de dommages-intérêts une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé $\frac{2}{10}$ du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de transport ; $\frac{4}{10}$ du prix du transport quand le retard sera compris entre $\frac{1}{10}$ et $\frac{2}{10}$ du délai et ainsi de suite jusqu'à $\frac{10}{10}$ du prix du transport, c'est-à-dire la totalité de ce prix qui pourra être réclamée pour tout retard supérieur à $\frac{5}{10}$ du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et dans l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

M. de Seigneux propose de maintenir le projet de 1878 qui, à son avis, répond mieux aux intérêts du commerce ; mais la nouvelle rédaction de la Commission II est adoptée à l'unanimité moins une voix (celle de la délégation suisse).

Art. 41

Projet de 1878

Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas (voir articles 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Projet de la Commission I

Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts pourra être demandé dans tous les cas (voir articles 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

MM. Gerstner et de Seigneux, au nom de la Commission I, déclarent que les mots « comprenant les dommages et intérêts » qui ont été ajoutés dans le texte français, sont destinés à le rendre plus clair.

Adopté sans discussion.

Art. 42

Projet de 1878

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie, à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard, à partir du jour où la livraison est faite.

Projet de la Commission I

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard à partir du jour où la livraison est faite.

MM. les rapporteurs de la Commission I font savoir que la modification apportée au texte allemand est de nature purement rédactionnelle.

Adopté sans observation.

Art. 43

Projet de 1878

La responsabilité, telle qu'elle résulte du contrat de transport, ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration et pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Adopté sans discussion.

Projet de la Commission I

La responsabilité, telle qu'elle résulte du contrat de transport, ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44

Projet de 1878

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas huit jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'article 27.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés, conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent, conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les dix jours à partir de la réception de la marchandise.

Projet de la Commission I

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'article 27.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés, conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage, dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (voir article 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si, toutefois, une vérification de l'état de la marchandise a été faite à la gare de destination avant la livraison, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4^e.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (voir article 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

MM. Gerstner et de Seigneux parlent en ces termes au nom de la Commission :

« La Commission est de l'avis de maintenir la rédaction du premier paragraphe, parce que l'article 41 qui se rapporte à ce paragraphe, n'a pas été modifié.

Quant aux paragraphes 2 et 4, elle propose d'adopter un délai unique de sept jours pour donner satisfaction dans la mesure du possible aux divers amendements présentés à ce sujet.

L'alinéa ajouté au paragraphe 4 a été adopté pour donner à la délégation italienne une satisfaction qui toutefois ne soit pas contraire aux principes énoncés dans les articles 44 et 25.

Le dernier alinéa de l'article est relatif à l'amendement de M. Asser qui n'a pas été combattu dans la 7^e séance. »

M. Gola fait deux propositions :

1^o De réduire à 24 heures le délai de deux jours au n^o 2 ;

2^o De rédiger comme suit le neuvième alinéa :

« Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4. »

La première proposition de M. Gola est rejetée à l'unanimité contre deux voix (celles de Belgique et d'Italie).

La seconde proposition est votée par toutes les délégations, sauf celles d'Allemagne, de France et de Russie.

Les propositions de la Commission I sont adoptées quant au reste.

Art. 45

Projet de 1878

Les réclamations éteintes, conformément aux dispositions de l'art. 44, ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Aucune observation n'ayant été faite, la Commission I propose le maintien de cet article tel qu'il est rédigé.

Adopté.

Projet de la Commission I

Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'art. 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 46

Projet de 1878

Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de cinq ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par une réclamation écrite, remise par l'ayant-droit à l'une des administrations responsables en vertu de l'art. 27.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même temps au requérant les pièces qui lui avaient été remises à l'appui (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription d'un an ou de cinq ans, suivant le cas, ne peut plus être interrompue que par une demande en justice.

Projet de la Commission I

Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de la livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription n'est interrompue que par un exploit dûment signifié ou une demande en justice formée contre l'une des administrations mentionnées à l'art. 27.

La Commission I prenant en considération les observations présentées par MM. Lejeune, Gerstner et George dans la 8^e séance, propose de réduire à trois ans la durée de la prescription fixée à cinq ans dans le premier paragraphe.

Elle propose en second lieu de rédiger comme suit le paragraphe 3 :

« La prescription n'est interrompue que par exploit dûment signifié ou une demande en justice formée contre l'une des administrations mentionnées à l'article 27 », et de biffer le 4^e paragraphe.

La Commission estime en effet que la possibilité d'interrompre une prescription par une réclamation écrite donnerait lieu à des contestations résultant du fait qu'il peut ne pas rester de traces d'une réclamation faite par lettre. L'un des membres de la Commission était d'un avis contraire.

Une longue discussion s'élève sur la question de savoir si le texte allemand du troisième alinéa relatif à l'interruption de la prescription par suite d'une réclamation concorde avec le texte français, et si, en général, cette disposition est pratique. Il a été proposé de remplacer le mot « amtlich » par « gerichtlich » ou « notarialisch », tandis que M. Gola propose de dire :

« La prescription n'est interrompue que par les moyens admis par la législation du pays où la réclamation aura été faite. »

Il a été fait d'autre part la proposition d'adopter le texte de la Commission I tel quel.

M. Meyer, entre autres, combat la proposition de la Commission I : exiger une réclamation légalement signifiée pourrait faire naître des contradictions. En outre, c'est une disposition peu claire.

À la votation, la proposition de M. Gola est adoptée à l'unanimité sous réserve de rédaction.

Art. 47

Projet de 1878

L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention, aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1^o L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2^o Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la part de l'indemnité à payer par chaque administration sera fixée proportionnellement au degré de leur culpabilité respective.

3^o S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportion-

Projet de la Commission I

L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1^o L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2^o Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité sera faite entre les chemins de fer ayant commis la faute et d'après les principes énoncés au 3^o.

3^o S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportion-

tionnellement au prix de transport que chacune d'elle aurait perçu, conformément au tarif, en cas d'exécution régulière du transport.

nellement au prix de transport que chacune d'elle aurait perçu, conformément au tarif, en cas d'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'une des administrations mentionnées aux n^{os} 1 et 2, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport en proportion du prix de transport revenant à chacun d'eux.

MM. Gerstner et de Seigneux rapportent, au nom de la Commission I, en ces termes :

« La rédaction du paragraphe 2 de l'article 47 a été modifiée pour satisfaire aux observations de MM. Perl, Gerstner et Asser contenues dans le procès-verbal de la 8^e séance. La Commission propose d'adopter sa rédaction, qui établit une règle moins compliquée que la précédente pour répartir le dommage.

La Commission propose d'ajouter à l'article 47 un amendement de M. Asser concernant la répartition du dommage résultant de l'insolvabilité du chemin de fer responsable du paiement des indemnités. Il a paru juste à la Commission que la perte résultant de cette responsabilité ne fût pas supportée par l'un des transporteurs seulement, mais répartie entre eux tous. »

Au dernier alinéa de l'article, les mots « aux numéros 1 et 2 » ont été remplacés par ceux de « dans cet article ».

Les propositions de la Commission I sont adoptées sans discussion.

Art. 48

Projet de 1878 et proposition de la Commission I

« Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard ayant eu lieu sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions concernant l'exécution de la présente Convention déterminent la manière dont, à défaut de Conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport. »

Adopté sans discussion.

Art. 49

Projet de 1878 et proposition de la Commission I

« En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport. »

MM. Gerstner et de Seigneux déclarent, au nom de la Commission I, que cette dernière, après examen des propositions faites par MM. Asser et Perl (procès-verbal de la 8^e séance), n'a pas cru devoir les accepter.

L'article est adopté sans discussion.

Art. 50.

Projet de 1878

La demande en recours des administrations entre elles a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours, et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Projet de la Commission I

La demande en recours des administrations entre elles a pour base, in quali et quanto, la décision définitive, rendue au procès principal, contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera selon les circonstances du fait les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

MM. Gerstner et de Seigneux rapportent comme suit, au nom de la Commission I :

« Une modification de rédaction a été introduite dans cet article. On a substitué à l'expression « juge » celle de « tribunal » pour obtempérer aux désirs de la délégation russe, et de manière à prévoir le cas où un tribunal est composé de plusieurs juges et non d'un juge unique.

La Commission n'a pas cru devoir entrer dans les voies de quelques orateurs désirant fixer les délais maxima et minima pour l'exercice du droit de recours, vu la difficulté de déterminer ces délais, et dans l'opinion que le juge est mieux à même de le faire. »

M. Baum renouvelle la proposition qu'il avait faite dans le premier débat de ne pas laisser au juge saisi de l'action principale le droit de fixer le délai dont il est question à cet article, et indique les inconvénients et les difficultés qui, dans la pratique, découleront de ce droit laissé au juge saisi de l'action principale, de fixer, selon les circonstances de fait, les délais nécessaires pour l'exercice du droit de recours.

M. George appuie cette proposition et, à une objection qui lui est faite que ces délais doivent être fixés selon les circonstances du fait, il répond qu'on devrait prendre comme base pour le calcul de ces délais la distance qui sépare les administrations défenderesses du lieu où le procès est pendant.

MM. Gerstner, Gola et Steinbach considèrent les dispositions de l'article comme suffisantes.

M. Lejeune déclare que son vote sera négatif sur les articles 50 à 56, par la raison que ces dispositions touchent, sans nécessité et sans aucune utilité pratique, à l'exercice du droit de défense, à la compétence judiciaire, à la procédure.

L'article est adopté, conformément aux propositions de la Commission, à l'unanimité moins deux voix (celles de la France et de la Belgique).

Art. 51.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

« L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

« Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront exercer un recours ultérieur. »

Art. 52.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

« Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité. »

Art. 53.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

« Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

« Lorsque l'action est intentée contre plusieurs administrations, le tribunal exclusivement compétent est celui du domicile de l'administration la plus rapprochée de la demanderesse. »

Ces articles sont discutés ensemble.

MM. Gerstner et de Seigneux rapportent, au nom de la Commission I, en ces termes :

« La majorité de la Commission propose de maintenir ces articles. La minorité est d'avis de les retrancher, les considérant comme inutiles et présentant un certain danger. »

M. George déclare qu'il reprend la proposition qu'il avait faite, en premier débat, de supprimer ces articles. Si l'on veut innover à ce qui existe actuellement, mieux vaut introduire l'arbitrage forcé, système qui sauvegarde mieux les droits constitutionnels de chaque Etat.

M. Gerstner, en revanche, propose, pour les motifs qu'il a déjà développés en débat, de maintenir ces trois articles.

Par 6 voix contre 3 (celles de la Hongrie, de la Belgique et de la France), les art. 51, 52 et 53 de la Commission I sont adoptés.

A l'art. 53, M. Gola a proposé de supprimer le 2^e alinéa. Il renvoie aux motifs qu'il a déjà donnés à ce sujet en premier débat.

M. Gerstner estime que cette disposition est nécessaire. Il faut déterminer quel est le tribunal compétent lorsque l'action est intentée contre plusieurs chemins de fer. Appuyé par M. Meyer, il propose de renvoyer la solution de cette question à une prochaine séance.

Adopté.

Art. 54.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

« Sont réservées les conventions particulières que les administrations peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours. »

Adopté sans discussion.

Art. 55.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

« Sauf dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

« Lorsqu'il s'agira de constater l'existence, l'étendue ou la réparation d'un dommage, notamment dans les cas prévus par les articles 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 et 47, le juge décidera selon sa libre conviction résultant de l'ensemble de débats, sans qu'il soit soumis à des règles de preuve.

« La majorité est de l'avis de ne pas prendre en considération les amendements présentés dans la 8^e séance par plusieurs délégués. »

M. George propose de supprimer le 2^e alinéa. C'est à la loi de chaque pays à fixer les règles de preuve à appliquer.

La suppression est votée par 6 voix (Hongrie, Belgique, France, Italie, Pays-Bas et Russie), contre 3 (Allemagne, Autriche et Suisse).

Le 1^{er} alinéa de la Commission est maintenu.

Art. 56.

Projet de 1878

« Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut, par le tribunal compétent, en vertu des dispositions de la présente convention, sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires de cette convention, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois à appliquer par le juge compétent. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement. »

Proposition de la Commission I

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de ces Etats, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution judicatum solvi ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

MM. Gerstner et de Seigneux rapportent en ces termes au nom de la Commission I :

La rédaction de la première partie de l'alinéa 1 de cet article a été modifiée sur la proposition de M. Asser.

Le projet de 1878 pourrait être interprété en ce sens que les jugements seraient exécutoires dans chaque Etat sans avoir obtenu l'exequatur de l'autorité compétente de cet Etat. Ceci ne saurait être admis ni au point de vue de la souveraineté de chaque Etat, ni au point de vue de la pratique, puisque, en tout cas, il faut avoir constaté qu'il s'agit d'un jugement prononcé en vertu de la Convention. Ce qu'il faut exclure, c'est la révision du jugement quant au fond. En ce qui concerne les garanties d'une autre nature, qu'on trouve à cet égard dans la plupart des législations, la Convention ne doit pas y toucher.

La Commission a également pris en considération un amendement de l'un de ses membres, qui désirait qu'il fût introduit une disposition d'après laquelle la condamnation à des dommages-intérêts, prononcée contre un demandeur débouté de sa demande en indemnité, ne deviendrait pas exécutoire de plano, mais pourrait être révisée par le juge chargé de rendre ce jugement exécutoire. Le chiffre et le bienfondé d'une con-

damnation à des dommages-intérêts prononcée contre le demandeur débouté de sa demande peuvent en effet être susceptibles d'appréciations bien différentes suivant le tribunal qui a rendu le jugement. — La question est, du reste, de peu d'importance, car, dans divers pays, une pareille éventualité ne peut se présenter et, dans d'autres, ne se présente que très-rarement.

Enfin, certaines législations exigent du demandeur étranger la caution judicatum solvi. La caution judicatum solvi serait une entrave apportée au libre exercice des droits d'action que la Convention accorde aux intéressés.

M. Meyer propose de modifier le texte allemand de l'art. 56, dans la dernière partie de la seconde phrase du premier alinéa, pour la mettre en harmonie avec le texte français.

Il est décidé que cette modification sera faite d'un commun accord dans la prochaine séance.

La séance est levée à 6 heures.

Le Président,
BAVIER.

Les Secrétaires,
FARNER et VOGT.

16^e Séance. — Dimanche 9 octobre 1881, à neuf heures et demie du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents les mêmes membres qui assistaient à la séance d'hier.

Le procès-verbal de la 11^e séance est approuvé; celui des 12^e et 13^e séances est distribué à Messieurs les Délégués.

La discussion est reprise à l'art. 57 du projet (proposition de la Commission III) :

Art. 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé :

1^o De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations ;

2^o De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

3^o D'instruire les demandes en modification de la présente Convention et en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence ;

4^o Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que les moyens d'action.

M. Steinbach rapporte en ces termes, au nom de la Commission III :

La Commission III a été constituée le 30 septembre 1881 avec mandat de préavis tant sur la proposition faite par la délégation française et relative à l'institution d'un office central (procès-verbaux, page 64),

que sur l'organisation de la Commission internationale prévue par le projet de 1878.

La Commission, considérant que l'idée d'instituer une Commission ayant les attributions que lui donnait le projet de 1878, a soulevé auprès d'un certain nombre de Gouvernements intéressés une forte opposition, a décidé de ne pas proposer le maintien de cette institution, pour la remplacer par un office tel que le prévoit la proposition de la délégation française.

La proposition de la délégation française a été adoptée à l'exception toutefois du 3^e alinéa qui donne à l'office les attributions d'un tribunal arbitral. La majorité de la Commission estime qu'il est de nature à entraîner de grandes difficultés pratiques ; il nuirait en outre à la prompt solution des litiges pendants entre les chemins de fer. Il vaut mieux, dans ce domaine, tout abandonner à l'initiative des chemins de fer.

Les quatre articles proposés comme supplément à la Convention, ainsi que le règlement relatif à la création d'un office central furent adoptés à l'unanimité. Toutefois à l'art. 3, il se produisit quant au fond une divergence d'opinion ; 3 membres proposèrent d'adopter la rédaction ci-jointe, tandis que les 2 autres auraient voulu remplacer les mots :

« L'office adressera à tous les Etats de l'union un rapport spécial dans le but de les mettre à même d'aviser aux mesures à prendre », par ceux-ci :

« Cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux. »

Un membre de la Commission a proposé que les pertes occasionnées par un chemin de fer devenu insolvable fussent supportées par toutes les compagnies participant au transport international et qu'il fût créé, à cet effet, une caisse commune ; cette proposition n'a pas été appuyée.

M. Meyer. — La délégation allemande eût préféré qu'on s'en tint au projet de 1878 qui constituait une Commission internationale. Mais si le projet de 1878 ne trouve pas d'adhésion, la délégation allemande n'élèvera pas d'objection contre l'art. 57.

M. Gerstner, appuyant M. Meyer, explique qu'on a renoncé à ce que l'office central proposé fût en même temps un tribunal arbitral international, parce que l'organisation de l'office ne paraissait pas devoir se prêter en même temps à l'institution d'un tribunal arbitral. L'orateur regrette qu'on ait renoncé au tribunal international dont on avait posé les bases en 1878 ; mais s'il est possible de remédier à la difficulté d'organiser un tribunal arbitral, la délégation allemande ne fera aucune opposition. La délégation allemande se réserve de reprendre cette idée en temps utile.

M. George maintient la proposition qu'il a faite dans la 8^e séance, avec le chiffre 3 y relatif. Il est possible qu'il n'y ait pas grande utilité à créer cette institution, comme on l'a dit au sein de la Commission ; mais l'orateur estime qu'elle serait bonne pour toutes les éventualités et propre à servir les intérêts dont il s'agit. Il faudrait que l'office central fût quelque chose de plus qu'un simple bureau de renseignements.

M. Lejeune appuie la proposition de M. George ; mais il demande expressément la suppression des mots « émettre des avis » dans le texte proposé par M. George. Il ne faut pas que l'office central puisse formuler

des avis qui seraient invoqués devant les tribunaux et qui s'entoureraient d'une autorité doctrinale que la Conférence ne peut certes pas avoir l'intention d'y attacher. Il doit être entendu que l'office se bornera strictement à se prononcer sur les contestations qui seraient soumises à sa décision par les parties intéressées.

M. George se déclare d'accord avec la suppression des mots : « émettre des avis. »

M. Meyer ne s'oppose éventuellement pas au chiffre 3 modifié de la proposition de M. George; mais cela seulement sous la réserve qu'il soit encore fourni aux Gouvernements intéressés l'occasion d'examiner le projet dans son ensemble et de se prononcer sur ce projet. Il estimerait préférable que le Conseil fédéral, en portant à la connaissance des Etats intéressés le projet de Convention élaboré par la Conférence, y joigne des propositions sur la manière dont il pense que l'office central devrait être organisé.

M. de Seigneux. — La délégation suisse appuie l'amendement de M. George sous-amendé par M. Lejeune. Elle estime qu'il est nécessaire de donner aux chemins de fer la possibilité de faire statuer sur les contestations existant entre eux par des arbitres pris en dehors des parties intéressées et entièrement impartiaux. Cet arbitrage volontaire et non forcé, aura pour résultat d'apporter une solution beaucoup plus rapide aux contestations et d'éviter, si les intéressés sont d'accord entre eux, des longueurs résultant des recours ordinaires devant les tribunaux. En ce qui concerne l'office central, il sera préalablement nécessaire de désigner, à côté du bureau administratif de cet office, des hommes spéciaux, jurisconsultes ou administrateurs de chemins de fer, chargés, le échéant, de remplir les fonctions d'arbitres.

M. Asser. — La délégation des Pays-Bas a déclaré dès la première séance que, pour le cas où les débats de la Conférence conduiraient au vote d'une Convention à conclure entre tous les Etats représentés, sur la base du projet de 1878, elle était autorisée à l'accepter et à la signer, sauf toutefois la ratification royale. Cette déclaration nous donne lieu de nous expliquer sur les nouveaux articles 57 à 60 en ce sens que nous ne les considérons pas comme reposant sur la base du projet de 1878. Ceci ne veut pas dire que la délégation des Pays-Bas soit opposée au système contenu dans ces articles. Au contraire, nous croyons que l'office central qu'on propose de créer, pourra rendre de grands services de l'union internationale, et doit être préféré au système de la Commission internationale adopté en 1878. Seulement, il y a entre les deux systèmes une si grande différence que nous avons cru devoir faire la réserve qui vient d'être énoncée.

A la votation :

1° La proposition de la Commission III, et

2° L'addition proposée par M. George et amendée par M. Lejeune, sont adoptées à l'unanimité.

Par conséquent, il y aura à ajouter, dans la proposition de la Commission III, l'alinéa suivant :

3° D'émettre, à la demande des parties, des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

Art. 38.

« Les décisions de chaque Gouvernement relatives à la liste des chemins

de fer soumis au service des transports internationaux (voir art. 1^{er}), de même que toute modification apportée par un Etat à la liste présentée par lui, devront être adressées à l'office dont il est question à l'article 57 lequel sera chargé de les notifier aux autres Etats et de les porter à la connaissance des administrations intéressés.

En ce qui concerne la présentation d'un chemin de fer nouveau, son entrée effective dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office notifiant la présentation aux autres Etats.

En ce qui concerne, au contraire, l'avis du retrait d'un chemin de fer, la simple réception de cet avis donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination. »

M. Steinbach, au nom de la Commission III, s'exprime en ces termes :
« L'adoption de l'alinéa 1 de cet article exige qu'auparavant l'article 1^{er} soit définitivement voté; ces deux articles sont connexes. On peut l'adopter dans sa teneur actuelle, sous réserve de la décision à intervenir relativement à l'article 1^{er}.

Les principes consacrés par les articles 2 et 3 sont de droit. »

L'article 58 est voté à l'unanimité, sous réserve de la décision qui sera prise relativement à l'article premier.

Art. 59. — Tous les trois ans au moins, une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires. »

Toutefois, une conférence pourra avoir lieu avant cette époque, sur la demande du tiers au moins des Etats intéressés.

Cet article est adopté à l'unanimité, sans donner lieu à des observations particulières; seulement, sur la remarque de M. George, il y aura lieu de mettre à l'alinéa 2 du texte français, les mots « des conférences », au lieu de « une conférence ».

Il a été proposé de réduire à un quart le chiffre du tiers des Etats fixé par l'alinéa 2. M. Herich propose de réduire ce nombre à trois des Etats intéressés.

L'amendement de M. Asser (un quart) a été adopté.

Art. 60. — La présente Convention n'engagera chaque Etat signataire que pour la durée de trois années à partir de la date de ratification. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Chaque Etat devra, au plus tard, au moment de la ratification, présenter aux autres Etats la liste des chemins de fer qu'il se propose de soumettre au service des transports internationaux.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité et sans discussion. On se bornera seulement à biffer dans le texte allemand le mot « nur ».

La seconde lecture du projet de droit international de transport se trouve

ainsi terminée, et la Conférence passe à la discussion du projet de règlement relatif à l'institution d'un office central.

Article premier. — Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siège de cet office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Cet article est adopté sans observation, après que M. Steinbach a fait observer, au nom de la Commission III, que la rédaction de cet article, comme celle de tout le règlement en général, se rapproche autant que possible des dispositions de la Convention postale universelle.

Art. 2. — L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats et par toutes les administrations. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service, seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

M. Lejeune fait remarquer qu'il doit être bien entendu que dans la publication dont il s'agit on s'abstiendra de toute discussion doctrinale sur les questions de droit, ce qui reviendrait à émettre, sous une forme officielle, les avis que, dans la pensée de la Conférence, l'office ne doit émettre sous aucune forme. Ceci étant bien entendu, M. Lejeune n'insiste pas pour une modification de la rédaction de l'article 2 et s'en rapporte au tact de l'office, qui tiendra compte des intentions de la Conférence.

Sur la proposition de M. Riemsdyk, il est apporté diverses modifications au texte allemand. Quant au texte français, il est adopté dans la teneur suivante :

« L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui sont communiqués par les Etats et par les administrations. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

Art. 3. — Sur la demande de toute administration de chemin de fer, l'office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'office toute ou partie de la créance; la somme ainsi versée devant rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office à l'Etat dans le territoire duquel se trouve le chemin de fer un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur dans la liste des chemins par lui présentés pour le service des transports internationaux.

Dans le cas où la communication de l'office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai d'un mois, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir retirer au chemin de fer en cause le bénéfice de sa désignation, — l'office adressera à tous les Etats de l'union un rapport spécial, dans le but de les mettre à même d'aviser aux mesures à prendre.

M. Steinbach, comme rapporteur de la Commission III, fait savoir que, seul, le dernier alinéa de cet article a soulevé des objections dans le sein de la Commission. Le principe important qui y est consacré a été adopté à la majorité des voix.

M. George avait proposé de rédiger comme suit la dernière phrase de cet alinéa :

« Cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux. »

Quelques membres auraient préféré l'établissement d'une caisse commune, laquelle servirait à couvrir les pertes subies par les chemins de fer.

M. George ne présente pas de nouveau son dernier amendement; mais il demande que la Conférence se prononce pour la garantie des Etats intéressés et cela conformément au texte proposé par M. le rapporteur.

M. Perl déclare que, dans le sein de la Commission, il a proposé de supprimer le dernier alinéa tout entier. L'article premier donne suffisamment de garanties, puisqu'il accorde à l'Etat intéressé le droit d'exclure un chemin de fer du transport international. L'addition qui a été apportée à l'article 23, alinéa 4, ajoute encore à ces garanties. L'article 3 tel qu'il est proposé, est le résultat d'un compromis. M. Perl propose de nouveau de supprimer cet alinéa.

M. Steinbach déclare que la délégation autrichienne votera l'amendement de M. George. Si cet amendement venait à être repoussé, la délégation autrichienne votera, par les motifs donnés par M. Perl, la suppression de l'alinéa.

M. Meyer. — La délégation allemande a voté la rédaction proposée, d'accord avec la Russie et l'Italie. Le principe de la garantie à donner par les Etats intéressés ne semble pas fondé, et la délégation allemande attache

une grande importance à ce qu'il soit écarté. C'est pour ces motifs que la délégation allemande repoussera la proposition de M. George.

A la votation, la proposition de M. George est adoptée par cinq voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France et Suisse) contre quatre (Allemagne, Italie, Pays-Bas et Russie).

La proposition de M. Perl tombe d'elle-même.

M. Perl fait encore observer que le délai d'un mois est trop court et qu'il convient de l'étendre à six semaines. — Adopté.

D'un commun accord, il est inséré au procès-verbal que les votations relatives à l'institution d'un office central (articles 58 et 60 de la Convention et 1 à 3 du Règlement) n'ont eu lieu que sous réserve de la décision qui sera prise relativement à l'article premier de la Convention.

La séance est levée à midi.

Le Président,
BAVIER.

Les Secrétaires,
FARNER, VOGT.

17^e Séance. — Dimanche 9 octobre 1881, à 3 heures après midi.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents les mêmes membres qui assistaient à la précédente séance.

M. le Président propose de discuter les articles 1, 6, 18, 53 et 56, qui ne sont pas encore votés.

Il n'est fait aucune objection.

Article premier. — A l'article premier, M. Meyer fait la déclaration suivante :

« La délégation allemande est chargée de déclarer à la Conférence qu'elle regrette de ne pouvoir voter l'article premier, tel qu'il a été libellé par la Commission. On sait que le Conseil fédéral allemand a discuté le projet de 1878, que le Gouvernement allemand s'est déclaré prêt à adhérer à la Convention sur la base de ce projet. La délégation allemande se demande, en conséquence, si ce nouvel article premier repose sur la même base que l'article premier du projet de 1878. C'est une question à laquelle on ne peut pas, sans autre, répondre affirmativement. Pour ce motif, la délégation allemande votera contre l'article premier ; il reste bien entendu que l'examen ultérieur, ainsi que la décision à prendre par le Gouvernement allemand, sont expressément réservés. »

M. George répond qu'il va sans dire que la décision à intervenir de la part des Gouvernements est réservée. Quant à la forme, il déclare ne pas comprendre le point de vue auquel se place la délégation allemande. Le Conseil fédéral suisse a invité les Etats intéressés à discuter librement le projet de Convention de 1878, et non pas à le ratifier. La France est venue apporter son opinion dans des idées conciliatrices. La délégation française se déclare prête à voter l'article premier.

M. Gerstner croit qu'on a mal compris la déclaration qu'a faite M. Meyer. La délégation allemande ne rejettera pas d'une manière définitive l'article premier, tel qu'il est rédigé par la Commission. Nous voterons contre cette rédaction ; mais néanmoins, si elle est adoptée, nous laisserons au Gouvernement allemand le soin de décider. Nous votons pour l'article premier dans le sens plus étendu que lui donnait le projet de 1878 ; toutefois, nous

serions disposés à admettre une modification dans ce sens que — sans exclure en principe les chemins de fer secondaires, comme tels — on laisserait à chaque Etat le droit de désigner les chemins de fer qui, à cause de leur intérêt purement local ou plus particulièrement à cause qu'ils sont à voie étroite, ne sont pas admis au bénéfice de la Convention internationale. Une rédaction telle que la propose la Commission, qui laisse à chaque Etat la faculté de désigner arbitrairement tel ou tel chemin de fer comme remplissant ou ne remplissant pas les conditions nécessaires pour participer au service international, nous paraîtrait introduire dans la Convention une base trop vague et trop élastique.

M. Lejeune a voté l'article 3 du règlement, avec l'amendement de M. George, comme consacrant les conséquences éventuelles de l'adoption de l'article premier du projet de Convention. Ces conséquences s'imposent, en effet, du moment que l'on admet l'article premier du projet de Convention tel qu'il est proposé. Le rôle que ce texte attribue aux Etats implique nécessairement, de la part des Etats, la garantie réciproque de la solvabilité des chemins de fer désignés par eux. Mais M. Lejeune estime que le principe même de l'intervention des Gouvernements pour la désignation des chemins de fer appelés à participer au service des transports internationaux et pour l'exclusion à prononcer éventuellement contre eux, soulève des objections d'ordres divers et du caractère le plus grave.

Il lui semble difficile d'admettre que, à propos de cette exclusion, un office, organisé comme on le propose, puisse être chargé de prendre l'initiative de mesures portant atteinte au crédit des chemins de fer et de signifier aux Etats une sorte de mise en demeure. M. Lejeune aurait voté le maintien de la Commission internationale du projet de 1878, sauf suppression des attributions juridictionnelles qui étaient faites à cette Commission, si une proposition dans ce sens avait été soumise à la Conférence.

Il voterait l'article premier du projet de Convention avec une stipulation établissant purement et simplement, entre les Etats, la garantie réciproque de la solvabilité des chemins de fer, plutôt que la combinaison réalisée par le rapprochement du texte proposé par l'article premier du projet de Convention et des dispositions relatives à l'institution d'un office central.

M. le Président met aux voix l'article premier qui est accepté par l'Autriche, la Hongrie, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse. L'Allemagne et la Belgique ont voté le rejet.

Art. 6. — M. Baum, au nom de la Commission II, parle en ces termes :

« La lettre ¹ de l'article 6 a été renvoyée à la Commission II.

Lors de la première discussion sur l'article 6, M. Perl avait présenté, sur la lettre ¹ de ce cet article, une proposition de rédaction ainsi formulée :

« La mention de l'expédition en port payé complètement ou en partie, s'il y a lieu. »

La Conférence a adopté cette rédaction (page 14 du procès-verbal de la 2^e séance). La Commission I, à laquelle l'article 6 a été renvoyé, a donné à la lettre ¹ de cet article la teneur suivante :

« ¹ La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, et, pour le cas où le chemin de fer n'aurait pu déterminer le montant dû (art. 11), l'indication de la somme payée. »

Cette rédaction de la lettre ¹ de l'article 6 ayant soulevé des objections à la seconde lecture, la lettre ¹ a été renvoyée à la Commission II.

Cette dernière Commission, considérant que l'expédition d'une marchan-

dise, partie en port payé, partie en port dû, pour donner lieu à des complications et éventuellement à l'établissement d'une seconde lettre de voiture.

Considérant qu'il convient, dans l'intérêt de la simplicité et de la mise en pratique de la Convention, de ne pas compliquer les décomptes des chemins de fer ; qu'il y a lieu, par conséquent, d'exclure les affranchissements partiels,

Est d'avis, en se référant au texte du 3^e alinéa de l'article 12, de rédiger comme suit alinéa ¹ de l'article 6 :

« La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 11). »

Cette nouvelle rédaction de l'alinéa ¹ de l'article 6 a été communiquée à la Commission I.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

Art. 18. — M. Baum, rapporteur, dit que l'article 18, relatif à l'interruption des transports, a été renvoyé à la Commission II, qui a examiné les diverses propositions de modifications faites dans la 12^e séance.

Il y aurait à ajouter un 4^e alinéa à l'art. 18, pour tenir compte des observations présentées. Ce nouvel alinéa serait ainsi conçu :

« Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la personne du destinataire ni le lieu de destination. »

Cette rédaction de la Commission II est adoptée.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

La proposition est adoptée sans discussion.

Art. 53. — M. de Seigneux propose de rédiger comme suit le 2^e alinéa de cet article :

« Le chemin de fer demandeur a le droit de porter son action en recours devant celui des tribunaux du domicile des chemins de fer à actionner qu'il lui plaira de choisir. »

Cette proposition est adoptée. Elle remplacera l'alinéa 2 de l'article 53 de la Commission.

Art. 56. — A l'art. 56, la proposition de M. Meyer, déposée lors de la 14^e séance et qui ne concerne que le texte allemand, est adoptée.

Il est pris note au procès-verbal que le terme « dommages-intérêts » ne s'applique pas aux frais de procès (dépens); les dommages-intérêts sont en dehors des frais.

Les autres propositions faites à l'art. 56 (procès-verbal de la 14^e séance) n'ont pas été maintenues.

La séance est levée à 5 heures.

Le Président,
BAVIER.

Les Secrétaires,
FARNER et VOGT.

18^e Séance. — Lundi 10 octobre 1881, à neuf heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL S. BAVIER.

Sont présents tous les Délégués, sauf Messieurs Villa et Leibfried.

Les procès-verbaux des 13^e, 14^e et 15^e séances sont distribués à Messieurs les Délégués. Le procès-verbal de la 12^e séance est approuvé.

Sur la proposition de M. Gerstner, la Conférence adopte les modifications suivantes apportées par la Commission I au texte :

1^o Du 3^e alinéa de l'art. 7 du projet de Convention internationale, où après le mot « poids » on a ajouté « ou du nombre ; »

2^o Du 4^e alinéa de l'art. 8, qui, s'écartant de ce qui avait été arrêté en seconde lecture, détermine la valeur qu'auront les indications de la lettre de voiture comme preuve relativement au poids et au nombre des colis.

M. Lejeune constate qu'il est entendu que l'article 6, dans sa nouvelle rédaction, laisse aux lois et règlements du lieu le soin de déclarer si l'expéditeur a ou n'a pas le droit d'exiger la constatation du poids de la marchandise et du nombre des colis.

La Conférence passe à la discussion des dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention réglant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer.

§ 1.

(Voir art. 3 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II.

Sont exclus du transport :

1^o Or et argent en lingots, platine, valeurs monnayées ou en papiers, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2^o Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3^o Transports funèbres.

4^o La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, les cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion en tant qu'ils ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

5^o Les produits dégoûtants ou de mauvaise odeur.

Les objets désignés dans l'annexe I ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

M. Baum, rapporteur, dit que le paragraphe 1 nouveau des « Dispositions à émettre » est conforme aux prescriptions de l'art. 3 de la Convention. Il diffère de l'ancien paragraphe 1 et contient les objets qui, en raison de leur valeur, de leur nature, du danger ou des inconvénients que présente leur transport, sont à exclure du transport avec une lettre de voiture internationale.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Herich rappelle que, lors de la 9^e séance, il a fait une proposition à cet égard, et que M. Gerstner a déclaré que cette proposition serait prise en considération. Il reprend sa proposition ainsi conçue :

« Si deux ou plusieurs Etats estimaient pouvoir introduire des dispositions moins rigoureuses à l'égard de certains objets admis conditionnellement, cela leur sera loisible. »

M. Gerstner répond qu'il ne voit pas la nécessité d'insérer cette disposition dans le règlement. Une déclaration conforme, au procès-verbal, pourrait suffire ; subsidiairement cette addition pourrait être faite comme

elle a été libellée dans le rapport de la Commission I au sujet de l'article 2 de la Convention.

M. Herich se range à cette manière de voir, et sa proposition, appuyée par M. Perl, est adoptée, telle qu'elle a été amendée par M. Gerstner.

Il a été apporté au texte deux modifications rédactionnelles :

1° (texte allemand seul) Les mots « Figuren aus Bronze » sont remplacés par « Gegenstande aus Bronze ; »

2° Les chiffres 4 et 5 sont réunis en un seul alinéa.

§ 2.

(Voir art. 6 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe II. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse (formulaire 1), et sur papier rose foncé pour la grande vitesse (formulaire 2) ; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée autant que possible, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une de deux langues allemande ou française. En cas d'impossibilité, elle sera rédigée dans la langue officielle du pays de la station expéditrice ; mais alors la station de transmission à la frontière de ce pays devra, avant de les livrer au chemin subséquent, y inscrire en interligne la traduction littérale en allemand ou en français des mots écrits à la main.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements de chemin de fer en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet. »

M. Baum déclare que la Commission II a modifié la rédaction de l'alinéa 2 du paragraphe 2 en ce sens qu'on a posé la règle de faire rédiger autant que possible la partie imprimée et la partie écrite à la main en langue allemande ou en langue française ; c'est seulement dans le cas d'impossibilité qu'elle sera rédigée dans la langue officielle du pays de l'expéditeur. Une traduction de la partie écrite à la main sera faite dans ce cas par la gare de transmission.

On a simplifié les anciennes prescriptions qui exigeaient toujours au moins deux langues, tant pour la partie écrite à la main que pour la partie imprimée.

M. Baum propose de ne discuter la lettre de voiture qu'après l'adoption des Dispositions à émettre.

Sur la proposition des Délégués allemands, dans la rédaction du texte

allemand (2^e alinéa), ont été supprimés les mots « von Hand » et (au 4^e alinéa) inséré le mot « nicht » avant « entgegenstehen » (in fine).

M. Perl estime qu'il suffit de dire que la lettre de voiture doit être rédigée dans la langue officielle du pays où elle est créée, et que les administrations sont chargées aux stations frontières, de faire les traductions nécessaires. C'est ce qui se fait actuellement. Si la lettre de voiture devait être rédigée en deux langues, le formulaire en deviendrait trop grand.

M. Kilényi appuie cette manière de voir; mais il voudrait, dans la mesure du possible, affranchir l'expéditeur de l'obligation de traduire la lettre de voiture en allemand ou en français.

M. Gola propose de dire :

« La lettre de voiture sera rédigée dans la langue du pays d'expédition; mais l'administration expéditrice devra y joindre une traduction en français ou en allemand. »

Cette proposition est appuyée par MM. Kilényi et Lejeune, tandis que M. Gerstner se prononce pour le maintien de l'article du projet. Il craint que l'obligation imposée aux administrations de chemins de fer n'entraîne pour elles un grand travail et une grande responsabilité. C'est à l'expéditeur à faire à cet égard le nécessaire.

M. von Lange se prononce dans le même sens et fait observer que les compagnies de chemins de fer n'ont pas, aux stations où il n'y a pas de formalités de douane à remplir, comme c'est le cas à la frontière austro-hongroise, le personnel nécessaire pour faire ces traductions.

M. Riemsdyk demande si, pour le cas où il serait donné suite aux observations présentées par M. Kilényi, la lettre de voiture devra être traduite à chaque frontière. C'est là une conséquence nécessaire de la proposition de M. Kilényi.

M. Kilényi fait la proposition suivante :

« La lettre de voiture, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, devra être rédigée en langue allemande ou en langue française. Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand, ni le français, la lettre de voiture devra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français. »

M. Gola retire sa proposition pour se joindre à celle de M. Kilényi.

La proposition de M. Kilényi est adoptée à la votation par sept voix contre deux (Autriche et Pays-Bas). Elle remplacera le 2^e alinéa proposé par la Commission.

M. Baum, rapporteur, dit que la Commission II a eu à se prononcer sur une proposition de M. von Lange tendant à imprimer sur la lettre de voiture des déclarations à signer éventuellement par l'expéditeur :

1^o Dans le cas où il n'a pas demandé le pesage de la marchandise (article 8);

2^o Dans le cas où l'expéditeur a consenti à ce que la marchandise soit chargée à ses risques et périls sur des wagons découverts (article 31);

3^o Dans le cas où le chargement et le déchargement a été fait par l'expéditeur;

4^o Dans le cas où l'expéditeur demande de ne pas faire accompagner par des toucheurs ou de diminuer le nombre de ces toucheurs.

Il résulte de ces déclarations une diminution de la responsabilité du chemin de fer.

La Commission II considérant que dans la pratique les administrations de chemins de fer possèdent des formulaires spéciaux pour ces déclarations ;

Qu'il ne convient pas d'augmenter le nombre des documents internationaux à joindre à la lettre de voiture ;

Qu'il résulterait de l'insertion sur le formulaire de la lettre de voiture des déclarations ci-dessus mentionnées une trop grande complication et un formulaire trop chargé ;

Qu'il est préférable de laisser aux administrations de chemins de fer leur manière de procéder actuelle,

Est d'avis de ne pas adopter les propositions de M. von Lange.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

Les conclusions de la Commission sont adoptées.

§ 3.

(Voir art. 7 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« L'expéditeur qui aura remis au transport les marchandises désignées au paragraphe 1, alinéa 4, et dans l'annexe I, numéros I à XXXIII, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe I, numéros I à XXXIV, sera passible d'une surtaxe de 15 fr. par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour fausse déclaration du contenu d'une expédition, sera du double du prix du transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 0/0 le tonnage du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport. »

M. Baum, au nom de la Commission II, déclare que ce paragraphe a été mis en harmonie avec la nouvelle rédaction de l'article 7 et de l'annexe I contenant l'énumération des produits explosibles, inflammables ou dangereux admis conditionnellement au transport.

La surtaxe ou amende pour fausse déclaration a été maintenue, mais le montant de l'amende fixé par l'ancien projet a été réduit.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

Adopté sans discussion.

§ 4.

(Voir art. 9 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« Pour la déclaration prévue dans l'article 9, on se servira du formulaire ci-annexé (annexe III). »

Adopté sans discussion.

§ 5.

(Voir art. 13 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« Le maximum des remboursements est de 2.000 francs par lettre de voiture. »

Adopté sans discussion.

§ 6.

(Voir art. 14 de la convention.)

Texte proposé par la Commission II :

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

a. Pour la grande vitesse :

1^o Délai d'expédition..... 1 jour.

2^o Délai de transport, par fraction indivisible de 225 kilomètres 1 jour.

b. Pour la petite vitesse :

1^o Délai d'expédition..... 2 jours.

2^o Délai de transport, par fraction indivisible de 225 kilom. . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants :

1^o Les jours de foire ;

2^o Les époques de trafic extraordinaire ;

3^o Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport ;

4^o Pour les lignes secondaires, ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal ;

5^o Dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire de l'Etat voisin.

Lorsqu'une administration sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les cinq cas ci-dessus, elle devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission à l'administration suivante, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation de délai dont elle aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture.

Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions réglementaires de l'administration chargée de la livraison.

Ces mêmes dispositions réglementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion. »

M. Baum, rapporteur, déclare que la Commission II a eu à examiner un grand nombre d'amendements sur le paragraphe 6. Le premier amendement est de M. Riemsdyk (page 69 du procès-verbal de la neuvième séance).

L'auteur de l'amendement voudrait que les délais de livraison fussent fixés en conformité des prescriptions du règlement du Verein allemand, qui admet 225 kilomètres au lieu de 250 kilomètres par jour pour la grande vitesse, et par deux jours pour la petite vitesse.

La Commission, considérant que, outre la proposition Riemsdyk demandant une diminution du parcours maximum par jour de délai, il y a encore la proposition Gola tendant au même but et déclarant qu'il serait impossible, en Italie, de faire accepter aux administrations les délais proposés par le projet actuel ;

Que la proposition Riemsdyk a en vue de généraliser les prescriptions en vigueur dans tout le Verein, et que l'unité des délais de livraison peut être considérée comme un des avantages qui résultent du projet de convention ;

Considérant que, s'il est vrai que les tarifs généraux français fixent des délais de 125 kilomètres par jour, soit 250 pour deux jours, en petite vitesse, il résulte, d'autre part, que dans les tarifs internationaux français figure le parcours de 225 kilomètres par deux jours ;

Considérant que le projet de convention supprime les délais de transmission des marchandises transitant d'un chemin de fer sur l'autre, ainsi que les délais de transbordement des wagons chargés qui, pour une cause quelconque, ne devront pas franchir les gares frontières des administrations auxquelles ils appartiennent ;

Qu'il convient de tenir compte de ces suppressions de délais dans la fixation des parcours maxima indiqués par le paragraphe 6 des Dispositions à émettre,

Est d'avis d'accepter la proposition Riemsdyk et de réduire à 225 kilomètres le parcours de 250 kilomètres contenu dans le paragraphe 6 actuel.

La Commission II fait observer que, en ce qui concerne les jours de foire qui peuvent donner lieu à des délais supplémentaires, il conviendrait que chaque Etat donnât à l'office central les informations nécessaires, que cet office transmettra aux administrations de chemins de fer.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

La discussion des conclusions de la Commission II s'engage entre Messieurs Riemsdyk, Gola et Baum.

M. Gola déclare qu'il fait toutes réserves en ce qui concerne les délais fixés pour la petite vitesse et propose formellement de fixer 250 kilomètres pour la grande vitesse.

M. Gerstner est d'accord avec M. Gola et, au besoin, proposerait de

fixer, ainsi que le faisait l'ancien projet, 250 kilomètres pour la grande comme pour la petite vitesse.

A la votation, la proposition de M. Gola est adoptée par sept voix contre deux (Autriche et Pays-Bas).

M. Baum, rapporteur, rend compte de la décision prise par la Commission II au sujet de l'amendement de M. Gerstner (page 69 du procès-verbal de la neuvième séance).

M. Gerstner propose d'insérer après le chiffre 3 les mots :

4° « Pour les lignes secondaires, ainsi que pour le passage sur des lignes dont l'écartement de voie est différent. »

La Commission, considérant qu'il ne s'agit que d'une augmentation facultative, pour les divers Etats, des délais ci-dessus fixés, et que cette faculté s'appliquerait aussi bien aux lignes à voie plus large que la voie normale qu'à celles à voie plus étroite, est d'avis d'accepter l'amendement de M. Gerstner.

M. le rapporteur ajoute que, dans le cours de la discussion de l'amendement de M. Gerstner, au sein de la Commission II, MM. von Lange et Kilényi, membres de la Commission II, ont déposé l'amendement suivant, devant faire suite dans le texte, sous le numéro 5, à l'amendement de M. Gerstner :

5° « Dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire d'un Etat voisin. »

Les auteurs de l'amendement ont fait observer, à l'appui de leur proposition, que tant qu'il n'existe pas de règlement relatif au passage des wagons d'un Etat à l'autre, il se présentera de nombreux cas où, pour divers motifs tenant, soit aux conditions locales des chemins de fer, soit à leur matériel, on sera obligé de faire un transbordement des marchandises. Il serait équitable d'accorder éventuellement, dans de pareils cas, une augmentation des délais conformément aux lois et règlements des Etats en question.

La majorité de la Commission II a adopté la proposition de MM. von Lange et Kilényi.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gerstner combat les propositions de la Commission II relatives à la prolongation des délais en cas de transbordement à la frontière. Il est contraire à l'esprit de la Convention internationale d'accorder une prolongation de délai en cas de transbordement ; si un transbordement est nécessaire, les administrations peuvent s'arranger en conséquence.

A la votation, il n'y a toutefois que la délégation allemande qui appuie la proposition de M. Gerstner.

M. Baum, rapporteur, réfère sur la proposition de M. Durbach (page 69 du procès-verbal de la neuvième séance).

« M. Durbach fait observer qu'il y a des administrations auxquelles il ne convient pas de laisser circuler leurs wagons sur un autre réseau, ce qui entraîne nécessairement un transbordement des marchandises. Il conviendrait, là aussi, d'accorder des délais supplémentaires. »

La majorité de la Commission II est d'avis que les délais ci-dessus spécifiés comprennent ceux qui sont nécessaires aux diverses administrations contiguës pour assurer la reconnaissance et la transmission régulière des marchandises transitant de l'une sur l'autre, ainsi que pour opérer le

transbordement des wagons chargés qui, pour une cause quelconque, ne devront pas franchir leurs gares frontières.

Un délai supplémentaire pour les transbordements qui ont lieu dans les gares à la frontière de deux Etats peut seul être éventuellement accordé, conformément au nouvel alinéa 5 de l'article 6 des Dispositions à émettre.

M. Baum, au sujet de la proposition de M. Rutz (page 69 du procès-verbal de la neuvième séance), ainsi conçue :

« M. Rutz voudrait qu'on intercalât, à la suite de l'article 6, une disposition pour le cas où il serait adopté un formulaire concernant les changements de disposition de la marchandise. »

Déclare que la Commission II pense qu'un formulaire, devant servir chaque fois qu'il s'agira de disposer de la marchandise en cours de route, a une grande importance par suite des conséquences qui peuvent découler des nouveaux ordres donnés par l'expéditeur.

Elle estime, en conséquence, qu'il y a utilité à créer un formulaire uniforme pour les demandes de changement de disposition de la marchandise ; et elle adopte, en le modifiant légèrement, le formulaire présenté par M. Rutz et qui sera annexé au projet de convention.

Un nouveau paragraphe 7 est créé, contenant une disposition au sujet de ce formulaire ; il sera ainsi conçu :

« Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare de départ, ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture, il devra se servir du formulaire de disposition ultérieure, dont le modèle est annexé à la convention.

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue. »

M. Baum déclare qu'au sujet du paragraphe 6 des Dispositions à émettre, il est fait une proposition de M. Durbach tendant à faire inscrire sur la lettre de voiture les prolongations de délais basées sur les cinq cas de prolongation éventuelle des délais prévus par le paragraphe 6, lorsque l'un des chemins de fer, pour un des motifs indiqués dans les cinq alinéas du paragraphe 6, aura dépassé les délais fixés d'après les parcours.

M. le rapporteur dit qu'il est important que la station destinataire, lorsque les délais ont été dépassés, soit en mesure de faire connaître immédiatement au destinataire, qui voudrait élever une réclamation pour retard, que ce retard a eu lieu dans tel pays et pour tel motif prévu dans les cinq cas du paragraphe 6. Il conviendrait donc d'ajouter au paragraphe 6 un alinéa ainsi conçu.

Les autres propositions de la Commission II, relatives à l'article 6, n'ont pas soulevé d'objections. Elles sont adoptées, sauf la modification apportée au délai de livraison pour les expéditions à grande vitesse.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gerstner revient à ce sujet à l'article 14 de la Convention. Le premier alinéa de cet article (voir procès-verbal de la douzième séance), a été supprimé, non pas qu'on le considérât comme superflu, mais parce que la rédaction en paraissait peu claire. Il propose de le remplacer par une disposition ainsi conçue :

« Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial. »

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

§ 7.

(Voir art. 15 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare de départ ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture, il devra se servir du formulaire de disposition ultérieure dont le modèle est annexé à la convention (annexe IV).

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue. »

Adopté sans discussion.

§ 8.

(Voir art. 32 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« Une tolérance de 2 0/0 du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus.

Ecorces.

Racines.

Bois de réglisse.

Tabac haché.

Graisses.

Savons et huiles fermes.

Fruits frais.

Feuilles de tabac fraîches.

Laine.

Peaux.

Fourrures.

Cuirs.

Fruits séchés ou cuits.

Tendons d'animaux.

Cornes et onglons.

Os (entiers et moulus).

Poissons séchés.

Houblon.

Mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention, cette tolérance est réduite à 1 0/0. »

M. Baum, rapporteur de la Commission II :

Le paragraphe 7 ancien devient le paragraphe 8 nouveau.

La Commission II est d'avis que le principe de la tolérance de 2 0/0 du poids qui est accordé pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide et sur le poids des marchandises désignées au paragraphe 8, doit être interprété en ce sens que tant que le déchet de route est inférieur à 2 0/0 le chemin de fer n'aura pas de preuve à faire; lorsqu'au contraire le déchet est supérieur à 2 0/0, la preuve incombe au chemin de fer.

La proposition faite par les délégués d'accorder une tolérance de 2 0/0

sur les 1,000 premiers kilomètres, et de 1/10 0/0 par 100 kilomètres au-delà de 1,000 kilomètres, n'a pas été prise en considération par la Commission II.

De même, la proposition de M. Gola, tendant à ajouter à la suite des mots « marchandises sèches », les mots « et autres marchandises analogues » n'a pas été accueillie par la Commission II, qui fait observer que les Dispositions à émettre devant, par leur nature même, être soumises à des changements, il pourra être fait dans l'avenir, à la nomenclature des marchandises du paragraphe 8, telle addition que les besoins de l'exploitation auront rendue nécessaire.

M. Vischer traduit le rapport de M. Baum.

La proposition de la Commission II est adoptée sans discussion.

§ 9.

(Voir article 38 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes. »

Ce paragraphe 9 répond au paragraphe 8 ancien. Il est adopté sans discussion.

§ 10.

(Voir article 48 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II :

« A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison, déterminés par le paragraphe 6 du présent règlement, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport, de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :

a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.

b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2. Entre trois chemins de fer ou plus :

a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun douze heures du délai d'expédition pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse.

b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé. »

M. Baum, au nom de la Commission II, dit que ce paragraphe est relatif au partage des délais de livraison entre les différents chemins de fer qui ont pris part à un transport.

Le maintien du paragraphe 10 nouveau a été admis par la majorité de la Commission II parce que le système de partage qu'il consacre est en vigueur depuis longtemps dans le Verein allemand. La délégation française avait demandé la suppression du système de partage des délais indiqué par ce paragraphe dans le cas où trois chemins ou plus ont participé au transport, et l'extension de la règle indiquée pour le cas où seulement deux chemins voisins participent au transport, à tous les cas qui peuvent se présenter, ce dernier système étant plus simple et surtout plus logique au point de vue du partage des délais d'expédition.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

Le § 10, qui prend la place du § 9 ancien, est adopté sans autre, avec une addition proposée par M. Gerstner, citant avant le § 6 des Dispositions à émettre, l'article 14 de la Convention.

§ 11. — Texte proposé par la Commission II.

« Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les dispositions du présent règlement seront exprimées [d'après l'unité monétaire de ces Etats. »

Adopté sans discussion.

La Conférence discute ensuite les dispositions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

M. Baum. — Les observations à présenter à la Conférence au sujet des objets qui ne sont admis au transport que sous certaines conditions sont de nature diverse. La Commission II avait d'abord à examiner s'il convenait de prendre pour base de ses délibérations soit la nomenclature de ces objets annexée au projet de 1878, soit la nouvelle nomenclature des objets à exclure conditionnellement, présentée en 1881 par la délégation allemande.

La Commission II a été d'avis d'adopter comme point de départ la nouvelle nomenclature qui, comme la première, celle de 1878, émanait de l'initiative des délégués allemands. Le nouveau groupement des objets admis conditionnellement au transport a paru plus rationnel à la Commission que l'ancien ; en outre, il tient compte des progrès scientifiques accomplis depuis 1878.

Un amendement de M. Gola demandait qu'on ne s'occupât pas de la rédaction de la liste des objets admis sous condition au transport. Cet amendement a trouvé des partisans dans la Commission II. On a été d'avis que le principal intérêt que présentaient cette liste et les conditions du transport des objets qu'elle contenait, était de permettre aux Etats d'arriver peu à peu à des conditions uniformes d'emballage et de transport des objets explosibles, inflammables ou dangereux. Car il ne peut venir à l'esprit de personne d'imposer aux Etats le transport des objets contenus dans la nomenclature, alors que les lois et règlements de ces Etats défendent le transport d'un certain nombre de ces objets. Aussi la Commission II n'a-t-elle pas hésité à exclure de la liste des objets admis conditionnellement au transport tous ceux dont la radiation était demandée par un seul Etat. Les Pays-Bas, la France, la Russie et l'Autriche ont demandé de ces radiations.

Nous présenterons au fur et à mesure de la lecture de la nomenclature des objets admis sous condition au transport les observations et les avis de la Commission II.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gola, se référant à la déclaration de M. Baum, désire qu'il soit pris note au procès-verbal que l'Italie fait toutes ses réserves à l'égard des objets qui, chez elle, sont admis au transport sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont indiquées dans l'annexe I des Dispositions à émettre.

I. — « Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de telle autre manière, afin qu'ils soient assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être de fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, bouvetées et fixées par des vis en bois ; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première ; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètres cubes.

Les pétards ne seront reçus pour le transport que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions. »

II. — « Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides ; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules » ou « pastilles fulminantes », etc. »

III. — « Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des caisses de forte tôle ou de bois très solide de 1/2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les caisses. Ces dernières porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu. »

IV. — « Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° 3. Au lieu de caisses en bois, on peut toutefois employer aussi des tonneaux en bois très solides. »

V. — « Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en fer blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé. »

VI. — « Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer blanc soudées, contenant 50 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes

caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore jaune ».

VII. — « Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en fer blanc hermétiquement closes ; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau. »

VIII. — « Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, et connues dans le commerce sous le nom de « Pastas », ne sont admises à l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos. »

IX. — « L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le colloïdion), ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage répondra aux conditions suivantes :

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles ;

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides avec couvercles bien assujettis, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le poids brut ne doit toutefois pas dépasser 75 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° 39.

X. — « Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes :

1° Soit en vases étanches, de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes ;

2° Ou en vases de fer blanc d'un poids brut de 75 kilogrammes au plus, renforcés à la partie supérieure et à la partie inférieure de cercles de fer. Ces vases seront soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles ;

3° Ou en vases de fer renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles. »

XI. — « L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n° 10 pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° 34. »

XII. — « La chaux vive n'est transportée que dans des wagons ouverts. »

XIII. — « Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois. »

XIV. — « L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la

lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger. »

XV. — « Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, le vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte) sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou dans des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et bien fermés.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions indiquées sous § n° 34, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions des n°s 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Les vases de l'espèce doivent toujours être déclarés comme tels. »

XVI. — « La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (des raffineries d'huile) et le brome, sont soumis aux prescriptions spécifiées sous XVI n°s 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV. »

XVII. — « Sont applicables au transport de l'acide nitrique rouge fumant, les prescriptions données sous le n° XVI, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées, dans les récipients, d'un volume au moins égal à leur contenu de farine fossile séchée ou d'autres substances terreuses sèches. »

XVIII. — « L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que :

1° Dans des boîtes de fer blanc fortes, étamées, et bien soudées ;

2° Ou dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, farine fossile, cendres ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n° XVI, 2, 3, sont applicables. »

XIX. — « Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° IX) et de l'essence de pétrole (voir n° XXI), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° XI, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1, alinéa 1. »

XX. — « Le pétrole à l'état brut et rectifié ;

Le petroleum-naphta, et les produits de la distillation du pétrole et du petroleum-naphta, en tant que les matières ici spécifiées ont un poids spécifique d'au moins 0,680 (benzine, ligroïne et Putzol) ;

Les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus (Solarol, photogène, etc.) ;

Les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, totuole, xylol, cumole, etc., essence de mirbane, nitrobenzine), sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que :

- a. Dans des tonneaux particulièrement bons et solides ;
- b. Ou dans des vases étanches de forte tôle bien rivée ;
- c. Ou en observant les prescriptions sur l'emballage du IX, 1 et 2, dans des vases en métal ou en verre.

2° Les vases en fer blanc qui, pendant le transport, deviendront défectueux, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y est resté, au mieux des intérêts de l'envoyeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Des récipients de l'espèce doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6° Il doit ressortir de la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 2 et 3 du n° XX ont un poids spécifique d'au moins 0,680. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, le poids spécifique sera considéré comme moindre, et l'on appliquera les conditions du transport du n° XXI. »

XXI. — « L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits inflammables préparés avec du pétrole ou du goudron de lignite, d'un poids spécifique d'au moins 0,680, ne peuvent être transportés que :

- 1° Dans des vases étanches de forte tôle bien rivée ;
- 2° Ou en observant les prescriptions relatives à l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans d'autres vases de métal ou de verre.

On appliquera en tous cas les dispositions du n° XX, 2 à 5. »

XXII. — « Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles fétides, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV. »

XXIII. — Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écaillé ou pierre à mouches), etc., ne sont reçus pour le transport que :

1° Si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription : « arsenic (poison) » ;

2° Et si l'emballage est fait de la manière suivante :

- a. Soit en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux conso-

lidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre.

b. Ou en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec.

c. Ou en cylindres de fer blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXIV. — Les substances arsénicales liquides particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIII n° 1 et sous XV n° 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

XXV. — Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que : sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre ; les sels et couleurs de cuivre, tels que : sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que : litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVI. — La levûre, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVII. — Le noir de fumée ne sera reçu pour l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou en vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXVIII. — Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage :

a. Soit des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées.

b. Ou des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles en fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit ressortir de la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXIX. — « Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de

2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux baguettes minces. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses ; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que les trous des caisses ne puissent être recouverts et rester sans effet, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage. »

XXX. — « La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sous couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts.

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés comme étant graissés. »

XXXI. — « Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés au temps fixé par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles fraîches non passées en chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n° 2, même pour les chargements par wagon complet.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon complet est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXII. — Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIII. — Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que, foin, paille (aussi paille de maïs et de lin), jones (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXVIII), matières textiles végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la farine de bois, la pâte de bois, les copeaux de bois, etc., de même que le plâtre, les cendres lessivées de chaux et de trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront

reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les couvertures pour ces objets.

XXXIV. — Pour les produits désignés sous IX, XI, XV, XVI, XIX jusqu'à et y compris à XXII livrés au transport en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXII inclusivement, d'une part, et ceux spécifiés sous le n° XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de fer blanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

M. Baum, rapporteur de la Commission II, fait observer que les dispositions ci-dessus s'écartent à divers égards, comme cela va être indiqué, de celles du projet que le Gouvernement allemand a transmis au Conseil fédéral suisse pour la Conférence :

L'article III du projet allemand a été écarté sur la proposition des délégations de la Russie, des Pays-Bas et de la France.

Sous chiffre 2 de l'art. IX, le maximum de 35 kilogrammes proposé par l'ancien projet allemand de 1878 a été porté à 75 kilogrammes par le nouveau projet.

A l'art. XIV, le projet allemand proposait de n'admettre l'acide picrique que sur l'attestation d'un chimiste assermenté. La Commission préférerait qu'on supprimât le mot « assermenté », vu qu'il ne serait pas possible dans certains pays de se procurer une attestation officielle de ce genre.

M. Gerstner aurait voulu qu'on maintint le mot « assermenté » ; il y aurait plus de garantie quant à la validité de l'attestation. A défaut d'un chimiste officiel, on pourrait assermenter le chimiste de la fabrique qui expédie les produits. Du reste, M. Gerstner ne fait pas de proposition ; il désire seulement que note soit prise de son observation au procès-verbal.

L'art. XXXIII du projet allemand a été écarté, vu que les trois produits qu'il mentionne ne se présenteront guère dans le trafic international.

Dans l'art. XXXII, le texte de la Commission ne contient pas le chiffre 4 du projet allemand. Ce chiffre 4 y sera ajouté plus tard après avoir reçu une meilleure rédaction.

Les art. XXXVI, XXXVII et XXXVIII du projet allemand ont été supprimés sur la proposition de la délégation russe.

Le dernier article (XXXIX) du projet allemand est compris sous XXXIV des propositions de la Commission.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gersluer fait observer que, suivant lui, on aurait pu maintenir sur la liste certains articles, tels que la laine de collodium et le chlorure de méthyle. Ces deux articles se présentent très fréquemment dans le trafic international.

M. Perl réplique que rien n'empêchera de les expédier de réseau à réseau

si les chemins de fer dont il s'agit sont d'accord. La Russie persiste dans son refus de les admettre dans le trafic international.

Les propositions de la Commission II sont adoptées sans autres observations.

La Conférence passe à la discussion du formulaire de la lettre de voiture.

M. Baum, rapporteur, présente au sujet du nouveau formulaire de la lettre de voiture, élaboré par la Commission II, les observations suivantes :

Le formulaire nouveau de la lettre de voiture présente, vis-à-vis du formulaire annexé à la Convention de 1878, de très notables différences. L'article 8 rend le duplicata obligatoire, alors que dans le projet de 1878 le duplicata n'était délivré que sur la demande de l'expéditeur. Il y a dû y avoir pour ce motif un changement dans le formulaire. Le duplicata de la lettre de voiture et la lettre de voiture elle-même se trouvent sur une même feuille, ainsi que l'indiquent les exemplaires qui sont soumis à la Conférence. Lorsqu'une expédition est acceptée par le chemin de fer, le duplicata est détaché de la lettre de voiture et est remis à l'expéditeur. Le duplicata est identique au point de vue des colonnes et des indications qu'il renferme à la lettre de voiture elle-même.

Deux motifs ont porté la Commission II à mettre sur la même feuille la lettre de voiture et son duplicata : d'abord l'obligation dans laquelle vont se trouver les administrations de délivrer un duplicata pour toute expédition internationale, commandait dans l'intérêt de l'exécution même de cette obligation, que celui qui établirait la lettre de voiture eût sur la même feuille le duplicata pour le remplir en même temps ; ensuite, le système du formulaire adopté donnait satisfaction à la demande de la délégation française. La lettre de voiture en France se trouve toujours sur la même feuille que le récépissé à remettre à l'expéditeur, et une souche qui reste à la station expéditrice. La feuille formée de ces trois pièces est soumise à un timbre de 70 centimes. L'adoption de deux feuilles séparées, l'une pour la lettre de voiture, l'autre pour le duplicata ou récépissé à remettre à l'expéditeur, aurait rendu nécessaire un timbre de 70 centimes pour chacune d'elles, ce qui, en augmentant de 70 centimes le timbre, eût été un empêchement sérieux à l'emploi de la lettre de voiture internationale.

La délégation française a demandé à intituler « Récépissé à remettre au destinataire », ce que, en Allemagne, on appelle le « Frachtbrief », et qui devrait être traduit par « lettre de voiture ». De même, le « Frachtbrief-Duplicata » serait désigné en français par « Récépissé à remettre à l'expéditeur. »

Il est bon de remarquer que le projet de convention ne se sert que des mots « lettre de voiture » et « duplicata de la lettre de voiture », et que le terme « récépissé » n'y est pas mentionné.

Néanmoins, la Commission II ne voit pas d'inconvénient à ce que les administrations françaises continuent à se servir dans le trafic international de la dénomination de « récépissé » en usage en France, pour désigner la lettre de voiture et son duplicata. Elle devront néanmoins indiquer entre parenthèse la traduction allemande Frachtbrief et Frachtbrief-Duplicata. Dans le trafic international franco-russe-allemand et austro-hongrois, le formulaire de la lettre de voiture adopté porte en français le

titre « récépissé ». Il est bien entendu qu'en Allemagne, en Autriche-Hongrie, etc., ce sont les mots « Frachtbrief » ou « Frachtbrief-Duplicata » qui figureront sur la lettre de voiture et sur son duplicata.

Une différence importante entre le nouveau formulaire et l'ancien consiste en ce que sur l'ancien la note des frais était en partie sur le recto de la lettre de voiture, et que dans le nouveau formulaire, cette note des frais est rejetée sur le verso du Frachtbrief. Cette modification a deux motifs : la nécessité d'indiquer presque toujours en deux langues au moins les parties écrites de la lettre de voiture internationale exige qu'on donne aux colonnes du recto le plus d'espace possible. En second lieu, s'il y a plus de trois administrations participant à un transport international, on était obligé, avec l'ancien formulaire de la lettre de voiture, de continuer pour les chemins de fer subséquents au troisième d'écrire les frais de transport sur le verso. On perdait ainsi dans une bonne partie des cas le bénéfice de la simplicité et de la facilité de lecture qui résultait de la condensation de toutes les indications contenues dans la lettre de voiture sur le recto de cette lettre.

Sur le verso de la lettre de voiture figureront, outre l'indication des frais de transport, les timbres des gares de transmission et de la date de la transmission, ainsi que l'indication, s'il y a lieu, des délais supplémentaires facultativement accordés dans les cinq cas prévus par le § 6 des Dispositions à émettre.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum, et ajoute à ce rapport que s'il y a été dit que le récépissé doit être conservé comme désignant la lettre de voiture, cela a eu lieu seulement dans la supposition que les compagnies françaises consentiront à y ajouter d'une manière convenable les mots « lettre de voiture ». Il faut en tout cas éviter que, dans les pays où les mots « lettre de voiture » et « duplicata de la lettre de voiture » sont seuls en usage, on se méprenne sur la signification du terme « récépissé ».

M. Perl expose en détail les avantages que présente le duplicata de lettre de voiture proposé et fait ressortir qu'on ne s'est écarté de la forme et du contenu du formulaire arrêté en 1878 qu'autant seulement que l'exigeaient les nouvelles dispositions sur le duplicata de la lettre de voiture et les besoins du service. Il est d'accord avec les réserves de M. Vischer relativement à la désignation appliquée en France à la lettre de voiture.

M. Durbach dit que la délégation française n'est pas en mesure de fournir dès à présent de déclaration à cet égard. Il existe des raisons constitutionnelles qui empêchent de donner au récépissé le nom de lettre de voiture.

M. Gerstner est aussi d'avis qu'on devrait désigner partout la lettre de voiture sous son vrai nom ; il espère toutefois qu'on trouvera moyen aussi en France d'écarter les difficultés fiscales et politiques qui s'y opposent.

Après que M. Perl a répondu à diverses questions spéciales de M. Gerstner touchant la disposition de la lettre de voiture, le formulaire proposé par la Commission II est adopté, dans ce sens toutefois que ce formulaire sera encore examiné et qu'il va de soi qu'on y apportera les quelques modifications qui seraient encore reconnues nécessaires.

M. Durbach fait observer que la modification apportée à l'art. 36 lors de la seconde lecture, n'est pas encore formulée. Il propose de dire au premier alinéa :

« Si la marchandise perdue est retrouvée dans les 4 mois après l'expiration du délai de livraison, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti. »

M. le Président fait observer qu'il y aura à pourvoir encore, au point de vue rédactionnel, à une coordination formelle et à une revue des articles adoptés. Il demande si la Conférence veut procéder à ce travail en séance plénière ou si elle préfère en charger une Commission spéciale. Il propose éventuellement une Commission composée de trois membres.

L'assemblée est d'accord avec cette proposition et prie M. le Président de bien vouloir désigner les membres de cette Commission. M. le Président invite par conséquent Messieurs Baum, Gerstner et de Seigneux à bien vouloir accepter ce mandat. Ces Messieurs y consentent et se mettent à l'œuvre immédiatement.

Quant à la marche à suivre ultérieurement, M. le Président fait la communication ci-après :

« Considérant que la plupart des Délégués présents n'ont pas mandat de signer la Convention, et que, dès lors, la Conférence ne peut, quant à présent, que soumettre à l'appréciation des Gouvernements intéressés le résultat de ses travaux, le Conseil fédéral portera le projet qui vient d'être élaboré à la connaissance des divers Etats, en leur proposant un délai, dans lequel les observations de chaque Gouvernement devront être présentées par écrit.

« Ensuite de quoi, le Conseil fédéral pourra, si des objections ont été formulées et s'il le juge nécessaire, provoquer la réunion d'une Conférence, qui aura à s'occuper du règlement définitif de la Convention. »

Après cette déclaration, M. le Président clot la Conférence par le discours suivant :

« Messieurs,

Nos délibérations sont maintenant terminées ; elles nous ont rapprochés d'un grand pas du but vers lequel nous tendons. Des difficultés de tout genre faisaient obstacle à la marche de nos travaux, ainsi qu'il fallait d'ailleurs bien s'y attendre pour une œuvre d'une si grande portée et d'une importance aussi capitale, en présence de la diversité des opinions et des législations.

Toutefois, nous avons aujourd'hui surmonté la plupart de ces difficultés et les aspérités du chemin ont été aplanies. Messieurs, c'est grâce à votre dévouement rare, à votre grande persévérance et à votre esprit conciliant que ce résultat réjouissant a été obtenu, et que nous sommes parvenus à un point qui nous autorise à compter sur une solution définitive dans un avenir rapproché.

Je me plais à croire que vous soutiendrez notre travail auprès des hauts Gouvernements que vous représentez, avec l'énergie dont vous avez fait preuve jusqu'à ce jour et animés des mêmes sentiments, et qu'ainsi vous couronnerez l'œuvre que nous avons entreprise.

Je vous exprime ma profonde reconnaissance pour l'indulgence et la bienveillance que vous m'avez témoignées d'une si aimable façon. Le temps durant lequel j'ai eu le privilège d'entretenir des relations tant

agréables qu'instructives avec des hommes aussi distingués, sera toujours pour moi un souvenir cher et précieux.

Je déclare close la deuxième Conférence relative à une législation internationale en matière de transports par chemins de fer et je vous souhaite, Messieurs, un heureux retour dans vos foyers. »

M. le Dr Meyer, Conseiller supérieur intime, répond :

« Monsieur le Président,

Permettez-moi, au moment où nous achevons nos travaux, d'exprimer au Conseil fédéral suisse nos vifs remerciements pour l'initiative qu'il a prise dans l'affaire qui nous occupe et pour la sollicitude avec laquelle il l'a conduite jusqu'au point où elle en est arrivée aujourd'hui. L'œuvre commencée en 1878 a fait un progrès marquant dans la présente Conférence. De toutes parts, on s'est livré à un examen beaucoup plus approfondi des questions à résoudre que cela n'avait été possible en 1878, et si nous songeons que dans presque tous les Etats représentés à la Conférence, il faut un examen réitéré et de longues délibérations avant qu'une loi puisse être promulguée, nous pouvons nous séparer comme en 1878 avec l'espoir qu'on arrivera à une entente générale sur l'objet que nous poursuivons. Au nom de la Conférence, j'exprime à M. le Président nos vifs remerciements pour la sollicitude et l'esprit impartial avec lesquels il a dirigé les débats.

Je me fais aussi un devoir de reconnaître le zèle que Messieurs les Secrétaires ont apporté dans l'accomplissement de leur tâche difficile. »

M. le Sénateur George désire qu'on veuille bien prendre acte qu'il partage entièrement les sentiments exprimés par M. le Dr Meyer.

La séance est levée à 1 heure après midi.

Le Président :
BAVIER.

Les Secrétaires :
FARNER, VOGT.

I

Projet de Convention Internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (1881).

Art. 1. — La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises, qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui seront désignées à cet effet par chacun des Etats comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international.

Les dispositions à prendre d'un commun accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même.

Art. 2. — Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3. — Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4. — Il est loisible aux chemins de fer de constituer entre eux des associations ou unions en vue des transports internationaux.

Toutefois, les conditions des tarifs communs de ces associations ou unions, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer ne seront valables en ce qui concerne les transports internationaux qu'autant qu'elles ne seront pas contraires à la présente convention ou aux dispositions à émettre ; sinon, elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5. — Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1^{er}, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et des dispositions à émettre, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu :

1° Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention et des dispositions à émettre ;

2° Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport ;

3° Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6. — Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante).

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application de tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois, et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention ou les dispositions à émettre.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

Art. 7. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, l'expéditeur présent ou dûment appelé.

Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions à émettre fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport ; sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la

peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises à charger et à décharger par l'expéditeur et le destinataire conformément aux tarifs du chemin de fer expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

Art. 9. — Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement defectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions à émettre.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise, et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11. — Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation, ces derniers frais dûment constatés par un procès-verbal. Ces dépenses devront être mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12. — Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 46, alinéa 3 sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. N'est pas applicable la première partie de l'article 44.

Art. 13. — L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions à émettre qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport, y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le

chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14. — Les dispositions à émettre établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15. — L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable vis-à-vis de l'ayant-droit, auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 par l'assignation du chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant-droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.

Art. 16. — Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations

que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17. — La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18. — Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il convient, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la personne du destinataire, ni le lieu de destination.

Art. 19. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20. — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21. — Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22. — Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23. — Chaque chemin de fer est tenu, après encaissement des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans en recouvrer le montant, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise.

Les créances entre chemins de fer résultant du transport international seront insaisissables sur le territoire des Etats autres que l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Art. 24. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25. — Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu, en présence de témoins, ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant droit présent si possible.

En outre, tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26. — Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, l'action ne peut être intentée que d'un commun accord entre l'expéditeur et le destinataire.

Art. 27. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la frontière.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les trois chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28. — Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'article 27, alinéa 3, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, à moins qu'il ne s'agisse d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale, et que cette réclamation n'ait pas encore donné lieu à une action.

Art. 29. — Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30. — Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31. — Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons non fermés, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écartier.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33. — Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (article 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34. — Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés par l'expéditeur.

Art. 35. — Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36. — Si la marchandise perdue est retrouvée, avant qu'il se soit écoulé quatre mois depuis le jour de l'expiration du délai de livraison, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti par le chemin de fer qui attendra ses instructions pour en disposer.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Passé le délai de quatre mois ci-dessus indiqué, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays.

Art. 37. — En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial, conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38. — S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être

alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

Les dispositions à émettre fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39. — Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40. — En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un dixième du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport ; deux dixièmes quand le retard sera compris entre un dixième et deux dixièmes du délai, et ainsi de suite par dixième jusqu'aux trois dixièmes du prix du transport, qui pourront être réclamés pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas, toutefois, dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé deux dixièmes du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport ; quatre dixièmes du prix du transport, quand le retard sera compris entre un dixième et deux dixièmes du délai, et ainsi de suite jusqu'aux dix dixièmes du prix du transport, c'est-à-dire la totalité de ce prix, qui pourra être réclamée pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et dans l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41. — Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas (art. 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42. — L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard à partir du jour où la livraison est faite.

Art. 43. — La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art 44. — Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27 dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 23, et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si, toutefois, la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4°.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45. — Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'art. 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 46. — Les actions en indemnité et exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison ; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 47. — L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours

contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1^o L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2^o Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3^o S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, toutes répondront du dommage proportionnellement aux prix de transport que chacune d'elles aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'une des administrations mentionnées au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48. — Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge des dits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions à émettre déterminent la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49. — En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport.

Art. 50. — La demande en recours des administrations entre elles a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours, et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge ou le tribunal saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51. — L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge ou le tribunal doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52. — Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53. — Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir entre les tribunaux

reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le tribunal devant lequel il portera sa demande.

Art. 54. — Sont réservées les conventions particulières que les administrations peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours.

Art. 55. — Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

Art. 56. — Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de la présente convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution *judicatum solvi* ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations ;

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

3° D'émettre, à la demande des parties, des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

4° D'instruire les demandes en modification de la présente convention, et en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence ;

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que les moyens d'action.

Art. 58. — Les décisions de chaque Gouvernement relatives à la liste des chemins de fer soumis au service des transports internationaux (art. 1^{er}), de même que toute modification apportée par un Etat à la liste présentée par lui, devront être adressées à l'office dont il est question à l'art. 57 ; cet office sera chargé de les notifier aux autres Etats et de les porter à la connaissance des administrations intéressées.

En ce qui concerne la présentation d'un chemin de fer nouveau, son entrée effective dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office notifiant la présentation aux autres Etats.

En ce qui concerne, au contraire, l'avis de la radiation d'un chemin de fer, la simple réception de cet avis donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes

relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59. — Tous les trois ans au moins, une conférence de délégués des Etats participant à la convention sera réunie afin d'apporter aux dispositions de la présente convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60. — La présente convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois années à partir de la date de la ratification. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra, et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Chaque Etat devra, au plus tard au moment de la ratification, présenter aux autres Etats la liste des chemins de fer qu'il désigne comme remplissant les conditions nécessaires pour le service des transports internationaux.

II

Projet de Règlement relatif à l'institution d'un office central

Art. 1^{er}. — Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'office central institué par l'article 57 de la convention. Le siège de cet office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la convention.

Les frais de cet office qui jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de..... par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Art. 2. — L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

Art. 3. — Sur la demande de toute administration de chemin de fer, l'office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence

suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'office toute ou partie de la créance ; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office à l'Etat dans le territoire duquel se trouve le chemin de fer un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur dans la liste des chemins par lui présentés pour le service des transports internationaux.

Dans le cas où la communication de l'office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir retirer au chemin de fer en cause le bénéfice de sa désignation, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

III

Projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la convention réglant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer.

§ 1. — (Art. 3 de la convention).

Sont exclus du transport :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3° Transports funèbres.

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2. — (Art. 6 de la convention).

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse ; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture devra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3. — (Art. 7 de la convention).

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIII, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'art. 7 de la convention pour fausse déclaration du contenu d'une expédition, sera du double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 0/0 le tonnage du wagon, l'amende totale sera de dix fois la différence du prix de transport.

§ 4. — (Art. 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue par l'article 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§ 5. — (Art. 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2.000 francs par lettre de voiture.

§ 6. — (Art. 14 de la Convention.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

a. Pour la grande vitesse :

- | | |
|---|----------|
| 1° Délai d'expédition..... | 1 jour. |
| 2° Délai de transport, par fraction indivisible de
250 kilomètres..... | 1 jour. |
| b. Pour la petite vitesse : | |
| 1° Délai d'expédition..... | 2 jours. |
| 2° Délai de transport par fraction indivisible de
225 kilomètres..... | 2 jours. |

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants :

- 1° Les jours de foire ;
- 2° Les époques de trafic extraordinaire ;
- 3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport ;
- 4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.
- 5° Dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire de l'Etat voisin.

Lorsqu'une administration sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les cinq cas ci-dessus, elle devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission à l'administration suivante, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont elle aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions réglementaires de l'administration chargée de la livraison.

Ces mêmes dispositions réglementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le

dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7. — (Art. 13 de la Convention.)

Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare de départ ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture, il devra se servir du formulaire de disposition dont le modèle est annexé à la convention (annexe 4).

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue.

§ 8. — (Art. 32 de la Convention.)

Une tolérance de 2 0/0 du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention, cette tolérance est réduite à 1 0/0.

§ 9. — (Art. 38 de la Convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10. — (Art. 48 de la Convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la Convention et le § 6 du présent règlement, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :

a) Le délai d'expédition, en deux parties égales.
b) Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2. Entre trois chemins de fer ou plus :

a) Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse et 6 heures pour la grande vitesse.

b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier

chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai total de livraison est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les dispositions du présent règlement seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

ANNEXE I.

Dispositions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

I. — Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de telle autre manière, pour qu'ils soient assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer-blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être de fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées en rainures et tenues par des vis en bois : ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètres cubes.

Les pétards ne seront reçus pour le transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II. — Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules » ou « pastilles fulminantes », etc.

III. — Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des caisses de forte tôle ou de bois très solide de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les caisses. Ces dernières porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV. — Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III. Au lieu de caisses en bois, on peut toutefois employer aussi des tonneaux en bois très solides.

V. — Les botes extincteurs Bucher dans des douilles en fer blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI. — Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer-blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solide-

ment emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge ».

VII. — Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en fer-blanc hermétiquement closes ; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

VIII. — Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et autres objets semblables avec des corps poreux inflammables et connues dans le commerce sous le nom de « Pasta », ne sont admises à l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer-blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos.

IX. — L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante :

1^o Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles.

2^o Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides avec couvercles bien assujettis, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage ; le poids brut ne doit toutefois pas dépasser 75 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXIV.

X. — Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes, soit :

1^o En vases denses de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes, ou

2^o en vases en fer-blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés à la partie supérieure et à la partie inférieure de cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles, ou

3^o en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles.

XI. — L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n^o IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXIV.

XII. — La chaux vive n'est transportée que dans des wagons ouverts.

XIII. — Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être

emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV. — L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV. — Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, le vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte) sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou dans des banettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions sous n° XXXIV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions des n°s 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI. — La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brôme, sont soumis aux prescriptions spécifiées sous XV, n°s 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XVII. — Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant, les prescriptions données sous le n° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoire séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII. — L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que

1° Dans des boîtes en fer-blanc, fortes, étamées et bien soudées, ou

2° Dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoire, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2, 3, sont applicables.

XIX. — Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° VIII) et de l'essence de pétrole (voir n° XXI), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° X, on appliquera en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres d'objets, voir n° XXXIV.

XX. — Le pétrole à l'état brut et rectifié ;

Le petroleum-naphtha, et les produits de la distillation du pétrole et du

petroleum-naphta, en tant que les matières ici spécifiées ont un poids spécifique d'au moins 0,680 (benzine, ligroïne et Putzol) ;

Les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus (Solarol, photogène, etc.) ;

Les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, totuole, xylol, cumole, etc.), essence de mirbane (nitrobenzine), sont soumises aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou

b. dans des vases étanches de forte tôle bien rivé, ou

c. en observant les prescriptions sur l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans des vases en métal ou en verre.

2° Les vases en fer-blanc qui, pendant le transport, deviendront défectueux, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y est resté au mieux des intérêts de l'envoyeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 2 et 3 du présent n° XX ont un poids spécifique d'au moins 0,680. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, le poids spécifique sera considéré comme moindre, et l'on appliquera les conditions du transport du n° XXI.

XXI. — L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits inflammables préparés avec du pétrole ou du goudron de lignite, d'un poids spécifique d'au moins 0,680, ne peuvent être transportés que

1° dans des vases étanches de forte tôle bien rivée, ou

2° en observant les prescriptions relatives à l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans d'autres vases de métal ou de verre.

On appliquera en tout cas les dispositions du n° XX, 2 à 5.

XXII. — Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XXIII. — Les substances arsénicales non liquides notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écaillé ou pierre à mouches), etc., ne sont reçus pour le transport que :

1° Si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription suivante : « arsenic (poison). »

2° Et si l'emballage est fait de la manière suivante :

a. Soit en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux conso-

lidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre.

b. Ou en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec.

c. Ou en cylindres de fer blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXIV. — Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIII n° 1 et sous XV n°s 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3.)

XXV. — Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.) particulièrement les produits mercuriels, tels que : sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre ; les sels et couleurs de cuivre, tels que : sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que : litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVI. — La levûre, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVII. — Le noir de fumée ne sera reçu pour l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou en vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXVIII. — Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage :

a. Soit des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées.

b. Ou des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXIX. — Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées sont séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture

au moins seront pratiquées dans les parois latérales des caisses ; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXX. — La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sous couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts.

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

XXXI. — Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés au temps fixé par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles matières non passées en chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n° 2, même pour les chargements par wagon entier.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXII. — Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIII. — Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (aussi paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXVIII), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les couvertures pour ces objets.

XXXIV. — Quand les produits chimiques spécifiés sous les nos IX, XI, XV, XVI, XIX à XXII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le no XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de fer blanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

ANNEXE 3.

D É C L A R A T I O N

Le bureau de marchandises du chemin de fer
à a, sur ma (notre) demande, accepté
au transport par chemin de fer en destination de
les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi
qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour
savoir :

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises
ont été remises au transport
sans emballage
..... *)
avec un emballage défectueux notamment :

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

..... le 18

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou « sans emballage » ou « avec un emballage défectueux, notamment. »

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

TROISIÈME CONFÉRENCE

(1886)

État des délégués à la troisième Conférence chargée d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI.

Allemagne. — M. le Dr. Meyer, conseiller supérieur intime, membre de l'Office impérial de justice, vice-président de la Conférence; M. le Dr. Gerstner, conseiller supérieur intime, membre de l'Office impérial des chemins de fer, et M. Rutz, conseiller fiscal, membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

Autriche. — M. le Dr. Emile Steinbach, conseiller au Ministère I. R. de justice; M. le chevalier Joseph de Pollanetz, conseiller au Ministère I. R. du commerce. — M. le Dr. Ferdinand Zehetner, conseiller d'Etat, conseiller général de la Direction I. R. des chemins de fer de l'Etat, expert attaché à la Délégation.

Belgique. — M. Lejeune, bâtonnier de l'Ordre des avocats près la Cour de cassation et Conseil du département des chemins de fer, postes et télégraphes.

France. — M. George, sénateur, conseiller maître à la Cour des comptes, membre du Comité consultatif des chemins de fer, vice-président de la conférence; M. Baum, ingénieur en chef des ponts et chaussées. — M. Durbach, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, expert attaché à la délégation.

Hongrie. — M. Hugo Kilényi, conseiller de section au Ministère R. hongrois des communications, et M. le Dr. Charles Herich, conseiller de section au Ministère R. hongrois du commerce.

Italie. — M. A. Thomas Villa, député au Parlement national, ancien ministre de grâce et justice, vice-président de la conférence; M. V. Ottolenghi, ingénieur, inspecteur supérieur des chemins de fer au Ministère des travaux publics, et M. A. Monzilli, directeur en chef de la division de l'industrie et du commerce au Ministère de l'agriculture, de l'industrie et du commerce;

M. J. Gola, avocat, inspecteur; M. B. Perucca, inspecteur principal des chemins de fer de la Méditerranée; M. L. Gelmi, vice-directeur de l'exploitation, et M. P. L. Pollini, chef du service du contentieux des chemins de fer de l'Adriatique, experts attachés à la délégation.

Luxembourg. — M. G. Leibfried, docteur en droit, avocat au barreau de Luxembourg.

Pays-Bas. — M. T. M. C. Asser, conseiller au Département des affaires étrangères, professeur de droit, et M. le Dr. J. C. M. van Riemsdyk, chef de la division du service général de la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Russie. — M. Laskine, ingénieur, conseiller de collège, président de la commission des tarifs auprès du Ministère des voies de communication.

M. Peters, ingénieur, conseiller d'Etat actuel, membre du Conseil d'administration du chemin de fer Moscou-Brest, et M. Perl, chef de division de la grande Société des chemins de fer russes, directeur gérant de l'Union russe pour les relations internationales des chemins de fer, experts attachés à la délégation.

Suisse. — M. Farner, inspecteur administratif des chemins de fer suisses ; M. le Dr. Fick, professeur de droit à l'Université de Zurich ; M. G. de Seigneux, président de la Cour de cassation de Genève, et M. le Dr. J. J. Vischer, président du Comité de direction du chemin de fer central suisse, délégué de la conférence des chemins de fer suisses.

Secrétariat : M. C. Vogt, avocat ; M. Murset, secrétaire du Département fédéral des chemins de fer, et M. E. Borel, avocat.

État des Membres de la première Commission.

Allemagne. — M. le Dr. Gerstner.

Autriche. — M. le Dr. Steinbach.

Belgique. — M. l'avocat Lejeune.

France. — M. le sénateur George.

Hongrie. — M. le Dr. Herich.

Italie. — M. le Commandeur Villa.

Luxembourg. — M. le Dr. Leibfried.

Pays-Bas. — M. le professeur Asser.

Russie. — M. le conseiller Laskine.

Suisse. — M. l'avocat de Seigneux.

Président de la Commission : M. le Dr. de Steinbach.

Rapporteurs de la Commission : M. l'avocat de Seigneux (en langue française), et M. le professeur Asser (en langue allemande).

État des Membres de la deuxième Commission.

Allemagne. — M. le conseiller Rütz.

Autriche. — M. le conseiller Zehetner.

Belgique. — M. l'avocat Lejeune.

France. — M. l'ingénieur en chef Baum.

Hongrie. — M. le conseiller Kilényi.

Italie. — M. l'inspecteur Perucca.

Luxembourg. — M. le Dr. Leibfried.

Pays-Bas. — M. le Dr. van Riemsdyk.

Russie. — M. le Dr. Perl.

Suisse. — M. le Dr. Vischer.

Président de la Commission : M. le Dr. Perl.

Rapporteurs de la Commission : M. l'ingénieur en chef Baum (en langue française), et M. le Dr. Vischer (en langue allemande),

Procès-verbaux des délibérations de la troisième conférence chargée d'élaborer une convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.

1^{re} SÉANCE. — LUNDI 5 JUILLET 1886, A 10 HEURES DU MATIN

M. le conseiller fédéral Welti salue Messieurs les Délégués au nom du Conseil fédéral et déclare la séance ouverte.

Il est procédé à l'appel nominal de Messieurs les Délégués ; sont présents :

Allemagne. — M. le Dr. Meyer, conseiller supérieur intime, membre de l'Office impérial de justice ; M. le Dr. Gerstner, conseiller supérieur intime, membre de l'Office impérial des chemins de fer, et M. Rutz, conseiller fiscal, membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

Autriche. — M. le Dr. Emile Steinbach, conseiller au Ministère I. R. de justice ; M. le chevalier Joseph de Pollanetz, conseiller au Ministère I. R. du commerce. — M. le Dr. Ferdinand Zehetner, conseiller d'Etat, conseiller général de la Direction I. R. des chemins de fer de l'Etat, expert attaché à la délégation.

Belgique. — M. Lejeune, bâtonnier de l'Ordre des avocats près la Cour de cassation et Conseil du Département des chemins de fer, postes et télégraphes.

France. — M. George, sénateur, conseiller maître à la Cour des comptes, membre du Comité consultatif des chemins de fer ; M. Baum, ingénieur en chef des ponts et chaussées. — M. Durbach, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, expert attaché à la délégation.

Hongrie. — M. Hugo Kilényi, conseiller de section au Ministère R. hongrois des communications, et M. le Dr. Charles Herich, conseiller de section au Ministère R. hongrois du commerce.

Italie. — M. A. Thomas Villa, député au Parlement national, ancien ministre de grâce et justice, et M. A. Monzilli, directeur en chef de la division de l'industrie et du commerce au Ministère de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

M. J. Gola, avocat, inspecteur ; M. B. Perucca, inspecteur principal des chemins de fer de la Méditerranée ; M. L. Gelmi, vice-directeur de l'exploitation, et M. P. L. Pollini, chef du service du contentieux des chemins de fer de l'Adriatique, experts attachés à la délégation.

Luxembourg. — M. G. Leibfried, docteur en droit, avocat au barreau de Luxembourg.

Pays-Bas. — M. T. M. C. Asser, conseiller au Département des affaires étrangères, professeur de droit, et M. le Dr. J. C. M. van Riemsdyk, chef de la division du service général de la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Russie. — M. Laskine, ingénieur, conseiller de Collège, président de la Commission des tarifs auprès du Ministère des voies de communication.

M. Peters, ingénieur, conseiller d'Etat actuel, membre du conseil d'administration du chemin de fer de Moscou-Brest, et M. Perl, chef de division de la grande Société des chemins de fer russes, directeur gérant de

l'Union russe pour les relations internationales des chemins de fer, experts attachés à la délégation.

Suisse. — M. Emile Welti, conseiller fédéral, chef du Département des postes et des chemins de fer, représentant du Conseil fédéral ; M. Farner, inspecteur administratif des chemins de fer suisses ; M. le Dr. Fick, professeur de droit à l'Université de Zurich ; M. G. de Seigneux, président de la Cour de cassation de Genève, et M. le Dr. J. J. Vischer, président du Comité de direction du chemin de fer central suisse, délégué de la conférence des chemins de fer suisses.

Après avoir, conformément à l'avis de M. le conseiller fédéral Welti, adopté le règlement qui a servi de base aux délibérations de la deuxième conférence, l'assemblée procède à la constitution de son bureau en nommant président M. Welti et vice-présidents MM. Meyer, George et Villa.

Le Conseil fédéral a désigné comme secrétaires MM. Ch. Vogt et Mureset, et comme traducteur M. E. Borel. Ces choix sont approuvés.

Sur la proposition de M. le président, appuyée par MM. George et Gerstner, la Conférence décide de nommer deux commissions, comme cela a été fait en 1881. Ces commissions se composeront de dix membres à désigner par M. le président. Chaque membre aura le droit de se faire remplacer, au besoin, par un collègue de la même délégation.

La séance est suspendue à dix heures et demie pour être reprise à trois heures de l'après-midi.

A la reprise de la séance, M. le président annonce qu'il a composé comme suit les Commissions I et II :

Première Commission.

Allemagne. — M. le Dr. Gerstner.
Autriche. — M. le Dr. Steinbach.
Belgique. — M. l'avocat Lejeune.
France. — M. le sénateur George.
Hongrie. — M. le Dr. Herich.
Italie. — M. le commandeur Villa.
Luxembourg. — M. le Dr. Leibfried.
Pays-Bas. — M. le professeur Asser.
Russie. — M. le conseiller Laskine.
Suisse. — M. l'avocat de Seigneux.

Deuxième Commission.

Allemagne. — M. le conseiller Rutz.
Autriche. — M. le conseiller Zehetner.
Belgique. — M. l'avocat Lejeune.
France. — M. l'ingénieur en chef Baum.
Hongrie. — M. le conseiller Kilényi.
Italie. — M. l'inspecteur Perucca.
Luxembourg. — M. le Dr. Leibfried.
Pays-Bas. — M. le Dr. van Riemsdyk.

Russie. — M. le Dr. Perl.

Suisse. — M. le Dr. Vischer.

La conférence discute ensuite la marche qu'elle entend suivre dans ses délibérations.

Les délégués de l'Autriche et de la Russie annoncent qu'ils déposeront à bref délai de nouveaux amendements. Il est décidé que chaque article du projet de convention sera, suivant son objet, renvoyé à celle des deux commissions qu'il concerne.

Les amendements nouveaux seront examinés en séance plénière et renvoyés, suivant leur objet, à l'une des deux Commissions.

Les délégués de l'Italie déclarent que leur gouvernement adhère au projet de Convention de 1881 et qu'ils ne feront de propositions nouvelles qu'au cas où elles seraient rendues nécessaires par des amendements présentés par d'autres délégations.

Les deux Commissions auront à rapporter en séance plénière sur les articles qui leur auront été renvoyés. Sont seuls renvoyés aux Commissions les articles auxquels il a été proposé des amendements, de forme ou de fond.

La Conférence vote aussi, à l'unanimité, que les articles auxquels il n'aura pas été proposé d'amendements seront considérés comme adoptés et ne seront pas remis en discussion.

Les amendements annoncés par les délégations de la Russie et de l'Autriche demeurent réservés.

Puis la Conférence décide de renvoyer à la Commission I : les articles 1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 15, 18, 23, 25, 26, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 44, 46, 50, 56, 58 et 60 du projet de Convention ; l'article 3 du projet de règlement relatif à l'institution d'un Office central ; le § 7 du projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention.

La délégation des Pays-Bas a déclaré retirer l'amendement qu'elle avait présenté à l'article 40, dans l'idée que la rédaction actuelle de cet article n'est due qu'à une faute d'impression et qu'on le mettra en harmonie avec les décisions prises par la deuxième Conférence, sans qu'il soit nécessaire de faire une proposition formelle à cet égard.

A la Commission II sont renvoyés : les articles 2, 3 (éventuellement), 8 et 40 du projet de Convention ; l'article 1 du projet de règlement relatif à l'institution d'un Office central ; les paragraphes 1, 2 et 6 du projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention ; les dispositions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions, ainsi que l'examen de tout ce qui, en général, est relatif aux formulaires.

Il est également voté que chaque commission aura à arrêter, dans les deux langues, le texte des articles qui lui auront été renvoyés.

La Commission I siégera dans la salle des conférences du Conseil des Etats, la Commission II dans la salle des conférences du Conseil national. La prochaine séance aura lieu demain à onze heures du matin.

La séance est levée à cinq heures du soir.

Le président,

WELTI.

Les secrétaires,

VOGT, MURSET.

2^e Séance. — Mardi 6 Juillet 1886, à 11 heures du matin.

PRÉSIDENTICE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI

Sont présents tous les Délégués qui ont assisté à la séance d'hier, sauf M. Peters.

Le procès-verbal de la séance du 5 courant est distribué à MM. les Délégués ; ils voudront bien transmettre au Bureau, avant cinq heures de l'après-midi, les modifications qu'ils croiraient devoir y être apportées.

Les amendements présentés par l'Autriche, la Russie et la Suisse sont déposés et la Conférence procède à leur répartition.

La Conférence décide de renvoyer à la Commission I :

Les amendements proposés par la délégation de l'Autriche aux articles 23 et 57 du projet de Convention ; les amendements proposés par la Délégation de la Russie aux articles 5, 23, 36, 38 et 40 (en premier lieu à la Commission I, puis à la Commission II), 42, 44 et 54 du projet de Convention ; § 9 du projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention (en premier lieu à la Commission I, puis à la Commission II).

A la Commission II sont renvoyés :

Les amendements russes aux articles 2, 8 et 40 (en second lieu) de la Convention ; l'amendement proposé par la Délégation de la Suisse à l'article 40 du projet de Convention ; § 9 du projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention (en second lieu).

La Commission I annonce qu'elle a appelé M. Steinbach aux fonctions de président.

La Commission II a composé son bureau comme suit :

Président : M. Perl.

Vice-président : M. Kilényi.

Rapporteurs : en langue française, M. Baum.

en langue allemande, M. Vischer.

Sur la proposition de M. le président et pour laisser aux Commissions le temps d'examiner les amendements qui leur ont été renvoyés, la Conférence décide de se réunir en séance plénière jeudi prochain, 8 courant, à neuf heures du matin.

La séance est levée à midi.

Le président,
WELTI.

Les secrétaires,
VOGT, MURSET.

3^e Séance. — Jeudi 8 Juillet 1886, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENTICE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI

Sont absents : MM. Peters et de Seigneux.

M. le président annonce que le gouvernement italien s'est fait représenter à la Conférence par M. Vittorio Ottolenghi, ingénieur, inspecteur supérieur des chemins de fer au ministère des travaux publics.

M. Ottolenghi a été invité par M. le président à assister aux séances de la Conférence.

Les procès-verbaux des séances des 5 et 6 courant sont approuvés.

MM. Baum et Vischer rapportent, au nom de la Commission II, sur les articles 2, 8 et 40 qui lui ont été envoyés.

Article 2 de la Convention. — M. Baum présente en langue française le rapport suivant :

La délégation russe propose à l'article 2 l'amendement suivant :

« La Russie trouve utile que les listes des objets prévus dans cet article « soient communiquées après la ratification de la Convention, par tous les « Etats contractants à l'Office central, et que les changements ultérieurs « dans les susdits objets soient communiqués au même Office. »

L'amendement russe est la conséquence nécessaire qui découle de la teneur des trois alinéas de l'article 2, puisque, d'après cet article, les dispositions de la Convention ne sont pas applicables aux transports réservés à l'Administration des postes, par un seul des Etats contractants, ou exclus du transport par un seul de ces Etats.

L'adoption du principe de l'amendement russe n'a soulevé aucune objection. Sur la question de savoir s'il convenait, pour donner satisfaction à la Délégation russe, d'ajouter un paragraphe additionnel à l'article 2, et de modifier ainsi la rédaction adoptée pour cet article par la Conférence de 1881, la Commission 2 a été d'avis qu'il y avait lieu de ne rien changer au texte actuel de l'article 2, et d'insérer, dans le procès-verbal de la troisième Conférence, une disposition ainsi conçue :

« La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants. »

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

La discussion générale est ouverte.

Personne ne demandant la parole, les propositions de la Commission sont adoptées.

Art. 8. — MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II.

M. Baum présente en langue française le rapport suivant :

Trois amendements ont été présentés à l'article 8.

Le premier est un amendement de l'Allemagne, qui propose de rédiger l'alinéa 4 de l'article 8 comme suit :

« Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, sont chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture. »

L'amendement allemand a pour but de mettre en harmonie le texte de l'alinéa 4 de l'article 8 et le texte de l'alinéa 3 de l'article 31. Néanmoins, la Commission II, tout en reconnaissant qu'il y avait lieu d'identifier les textes des deux alinéas en question, a dû reprendre, quant au fond, la dis-

cussion de quelques-unes des dispositions de l'alinéa 4 de l'article 8, surtout en présence du second amendement à ce même alinéa 4 de l'article 8, formulé par les Compagnies françaises de chemins de fer, qui demandent que l'on biffe, au commencement de l'alinéa 4, les mots « et à décharger », ainsi que ceux « et le destinataire ».

L'amendement des Compagnies françaises a été soutenu par les Délégations française et italienne qui ont fait valoir :

1° Que l'article 8 était relatif à la conclusion du transport dans la gare expéditrice ;

2° Que l'alinéa 4, en particulier, ne s'appliquait qu'aux obligations à assumer par le chemin de fer en ce qui concerne les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids soit au nombre des colis, et dans le cas où la vérification aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture ;

3° Que ces obligations sont indépendantes du fait que le déchargement sera opéré ou non par le destinataire ; que par suite les mots « et à décharger », ainsi que ceux « et le destinataire » sont inutiles et qu'il est irrationnel de les maintenir.

Après une très longue discussion, la majorité de la Commission II, considérant qu'en vue de faire concorder le texte de l'alinéa 4 de l'article 8 avec le texte de l'alinéa 3 de l'article 31, il y a lieu de supprimer dans le texte allemand de l'amendement de l'Allemagne les mots du « chemin du fer expéditeur », ces mots n'existant pas, du reste, dans le texte français de l'amendement en question.

Considérant que les conventions dont parle l'amendement n'ont pas pour but de porter dérogation aux prescriptions des tarifs en vigueur, et que surtout elles ne correspondent pas à des taxes déguisées, mais qu'elles s'appliquent seulement aux manutentions que, soit l'expéditeur, soit le destinataire effectuent à la place du chemin de fer.

Considérant que de telles conventions sont faites en dehors du contrat de transport et conclues avec une administration de chemin de fer, soit par l'expéditeur pour le chargement, soit par le destinataire pour le déchargement des marchandises, a rejeté par cinq voix contre deux, l'amendement présenté par les Compagnies françaises, et a adopté le texte définitif suivant pour l'alinéa 4 de l'article 8 :

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire des Etats où elles sont contractées, sont chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

La discussion générale est ouverte.

M. le vice-président George déclare qu'il considère comme dangereuse la rédaction proposée par la Commission. En principe, si le chemin de fer a fait le chargement lui-même, la lettre de voiture fait preuve contre lui ; si c'est l'expéditeur qui a fait le chargement, le chemin de fer n'est responsable des énonciations de la lettre de voiture qu'autant qu'il les a vérifiées et qu'il est fait mention de cette vérification dans la lettre de

voiture. Tout cela est parfaitement juste. Mais l'alinéa proposé par la Commission serait aussi applicable au cas où la marchandise a été chargée par le chemin de fer ou par l'expéditeur contradictoirement avec le chemin de fer (c'est le cas qui se présente ordinairement en France.) Dans ce cas l'expéditeur, qui a pourtant fait tout ce qui était nécessaire pour s'assurer le bénéfice de la responsabilité du chemin de fer envers lui, serait, d'après l'alinéa proposé par la Commission, privé de ce bénéfice et perdrait tout recours contre le chemin de fer, par le seul fait que, postérieurement au contrat de transport et en vertu d'une convention spéciale entre le chemin de fer dernier transporteur et le destinataire, c'est ce dernier qui a opéré le déchargement des marchandises qui lui ont été expédiées. Or, il serait aussi injuste qu'illogique de faire cesser la responsabilité du chemin de fer en vertu d'un fait postérieur tel que le déchargement par le destinataire.

Cette rédaction est donc dangereuse et doit être corrigée.

M. Perl répond que la Commission a examiné le point de vue auquel s'est placé M. le vice-président George; l'amendement présenté par elle a été adopté à la demande des Délégués de l'Autriche, qui ont fait valoir que, dans leur pays, il répondrait à l'état de choses existant.

M. Rutz fait observer qu'il s'agit des transports dits « par wagons complets », pour lesquels les chemins de fer font le chargement et le déchargement ou ne font ni l'un ni l'autre. Donc, le cas dont a parlé M. le vice-président George ne peut pas se réaliser.

M. de Pollanetz confirme les observations de M. Perl. En somme, il ne s'agit là que de conventions spéciales entre le chemin de fer et le destinataire. L'alinéa proposé par la Commission ne fera que répondre à l'état de choses existant dans les pays où de pareilles conventions sont en usage, et pour les autres pays, il n'a pas de portée pratique.

M. le vice-président George propose de renvoyer à nouveau l'amendement à la Commission.

A la votation, cette motion d'ordre est adoptée à l'unanimité.

MM. Baum et Vischer rapportent ensuite, au nom de la Commission II, sur l'amendement proposé par la Russie à l'article 8.

M. Baum présente en langue française le rapport suivant :

Le troisième amendement à l'article 8 a été proposé par la Russie, qui désire que l'alinéa 4 de l'article 8 soit complété par les mots suivants :

« Les obligations des chemins de fer concernant la vérification du poids et du nombre de tels colis au moment de leur réception et l'enregistrement de cette vérification sur la lettre de voiture sont déterminées par les règlements en vigueur pour le chemin de fer expéditeur. »

Après avoir discuté l'amendement russe, la Commission II, considérant que l'alinéa 3 de l'article 7 ainsi conçu :

« Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis », répond au desideratum formulé par la Russie ;

Considérant que cet alinéa 3 de l'article 7 s'applique indistinctement, soit que le chemin de fer fasse le chargement de la marchandise, soit que la marchandise soit chargée par l'expéditeur, est d'avis qu'il n'y a pas lieu de donner suite à l'amendement de la Russie.

M. George demande que cette proposition soit, vu sa connexité avec la précédente, renvoyée également à la Commission II.

Cette motion d'ordre, appuyée par la délégation russe, est adoptée.

Art. 40. — MM. Baum et Vischer rapportent encore au nom de la Commission II sur les amendements à cet article, qui lui ont été renvoyés.

M. Baum présente en langue française le rapport suivant :

Cinq amendements à l'article 40 ont été renvoyés à la Commission II. Trois d'entre eux concernent le premier alinéa de l'article 40.

Une erreur s'est glissée en 1881 dans le texte de l'alinéa 1 de l'article 40. Ce texte ne se trouve pas, en effet, conforme à celui qui a été donné en 1881 par la Commission II (voir page 122 des procès-verbaux de 1881).

Les amendements suisse, hollandais et russe ont pour but de rectifier l'erreur commise en 1881, dans la rédaction de l'alinéa 1 de l'article 40. L'amendement proposé par l'Allemagne à ce premier alinéa tend à modifier une partie des chiffres proportionnels fixant le montant de l'indemnité en cas de retard dans la livraison. Cet amendement ayant été retiré au cours de la discussion, il ne restait plus qu'à faire la rectification très juste demandée par la Suisse et la Hollande.

L'alinéa 1 de l'article 40 devra être rédigé comme suit :

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

1/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de transport ;

2/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 2/10 du délai de transport ;

3/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 4/10 du délai de transport ;

4/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 3/10 du délai de transport ;

5/10 du prix de transport pour tout retard supérieur à 4/10 du délai de transport.

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

Un second amendement a été proposé par l'Allemagne et par la Russie à l'alinéa 2 de l'article 40. Cet amendement vise surtout une rédaction un peu plus claire. La Commission II a décidé de faire droit à l'amendement en question, et propose de rédiger le deuxième alinéa de l'article 40 comme suit :

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

2/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de transport ;

4/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 2/10 du délai de transport ;

6/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 3/10 du délai de transport ;

8/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 4/10 du délai de transport ;

10/10 du prix de transport pour un retard supérieur à 4/10 du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Un dernier amendement à l'article 40, proposé par la Russie et tendant à la suppression des passages concernant la demande de prouver le dommage, a été renvoyé à la Commission I.

Les propositions de la Commission II sont adoptées sans discussion.

Monsieur le Président prie Messieurs les Rapporteurs de bien vouloir remettre les propositions des Commissions aux secrétaires, qui les feront imprimer.

La prochaine séance aura lieu samedi 10 courant, à neuf heures du matin.

La séance est levée à dix heures un quart.

Le Président,
WELTI.

Les Secrétaires,
VOGT, MURSET.

4^e Séance. — Samedi 10 juillet 1886, à 3 heures de l'après-midi.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI.

Sont présents tous les membres de la Conférence, sauf M. Peters. M. Ottolenghi, inspecteur supérieur des chemins de fer italiens, assiste à la séance.

Le procès-verbal de la 3^e séance est adopté.

M. Steinbach annonce que la Commission I a nommé MM. de Seigneux et Asser, rapporteurs en langue française et allemande.

Article premier de la Convention. — MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la I^{re} Commission.

M. de Seigneux présente en langue française le rapport suivant :

Dans vos séances des 5 et 6 juillet, vous avez renvoyé à la Commission I l'examen d'un certain nombre d'articles du projet de Convention de 1881, avec les amendements à ces articles présentés par quelques Etats.

Après avoir délibéré, la Commission a l'honneur de vous présenter le rapport suivant, dans lequel seront exposées successivement les résolutions qu'elle a prises sur chaque article.

1^o Proposition de l'Allemagne de rédiger cet article comme suit :

« La présente Convention internationale s'applique aux transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer — sur la base d'une lettre de voiture directe — du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant. Chacun de ces Etats a désigné, dans la liste ci-annexée, les lignes de chemins de fer qui seront soumises à la Convention comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international.

« Les dispositions à prendre d'un commun accord entre les gouvernements des Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention, auront la même valeur que la Convention elle-même. »

Les motifs donnés à l'appui de cet amendement ont été indiqués par l'Allemagne dans le mémoire qu'elle a communiqué.

La Commission vous propose d'accepter en principe l'amendement présenté par l'Allemagne, en rédigeant toutefois l'article premier en ces termes :

« La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises, qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant par les lignes de chemins de fer qui sont désignées à cet effet par chacun des Etats dans la liste ci-annexée. »

Les motifs de la Commission sont les suivants : D'après le projet de 1881, la liste des lignes de chemins de fer qui étaient soumises à la Convention n'était pas annexée à la Convention elle-même, elle ne faisait pas corps avec elle. Chaque Etat était tenu seulement, aux termes de l'alinéa 3 de l'article 60, de présenter cette liste au plus tard au moment de la ratification.

Il a paru convenable à la Commission qu'avant de donner leur adhésion, les Gouvernements respectifs eussent connaissance de cette liste qui fera partie intégrante de la Convention et dont la teneur peut justifier dans une certaine mesure l'acceptation ou le rejet de la Convention. Tous les Etats prenant part à la Conférence se sont déclarés prêts à présenter cette liste. La plupart sont même en mesure de le faire immédiatement. Il suffira donc d'indiquer dans le Protocole final de quelle manière les Etats qui n'auront point encore présenté leur liste avant la clôture de la Conférence, auront à remplir cette formalité et, au besoin, dans quel délai ils devront le faire. Dans l'opinion de la Commission, les communications des Etats devront être faites au Conseil fédéral suisse, qui sera chargé de les transmettre à chacun des Etats contractants.

La proposition de la Commission, en ce qui concerne l'article premier, motive celle de rayer le troisième alinéa de l'article 60, lequel devient inutile.

La discussion générale est ouverte.

M. Baum propose, pour éviter toute confusion, de modifier l'alinéa 2 de cet article, dont le texte ne distingue pas entre les résolutions prises et celles à prendre à l'avenir entre les Etats. Cette proposition est ainsi conçue :

« Les dispositions jointes à la présente Convention et arrêtées par les Etats contractants, ainsi que celles à prendre d'un commun accord, auront la même valeur que la Convention elle-même. »

M. Gerstner, en signalant la nature et le but de l'alinéa 2, ne s'opposerait pas éventuellement à une modification rédactionnelle, à condition que le but de la proposition allemande ne fût pas changé.

MM. Asser et Gerstner font remarquer qu'en troisième débat il ne devrait plus être accueilli de nouveaux amendements de rédaction.

M. Gola croit qu'il suffirait, pour exprimer l'idée de M. Baum, de biffer les mots « à prendre d'un commun accord entre les Etats contractants » dans l'alinéa 2.

M. Kilényi propose un amendement de rédaction au texte français proposé par la Commission.

A la votation, la proposition de M. Baum est adoptée par huit voix contre deux.

L'amendement de M. Kilényi est adopté à l'unanimité.

M. Kilényi, estimant la rédaction de l'alinéa premier de l'article premier trop étroite, propose d'y ajouter une disposition ainsi conçue, en supprimant les mots « dans la liste ci-annexée » :

« qui seront désignées à cet effet par chacun des Etats.

Les chemins de fer ainsi désignés par les différents Etats lors de la conclusion de la Convention sont indiqués dans la liste annexée à la présente Convention.

La proposition de la Commission ne tient pas suffisamment compte du droit laissé aux Etats par la Convention de modifier la liste des chemins de fer par eux présentés.

MM. Meyer, vice-président, et Asser demandent que cette proposition soit discutée en même temps que l'article 58, qui fixe les conditions auxquelles les chemins de fer peuvent être admis au transport international et avec lequel elle est connexe.

M. Herich fait la proposition de nommer une Commission de rédaction chargée spécialement de mettre en concordance les textes français et allemand de la Convention et d'arrêter le texte des amendements votés par la Conférence.

M. le vice-président George ne voit dans la proposition de M. Kilényi qu'un amendement de forme qui doit être renvoyé à la Commission de rédaction dont il appuie aussi la création.

M. Kilényi accepte le renvoi de sa proposition à cette Commission.

M. le Président propose de composer cette Commission des quatre rapporteurs des Commissions I et II, soit MM. de Seigneux, Asser, Baum et Vischer.

Cette proposition est adoptée, ainsi que celle de M. le vice-président George de renvoyer à la Commission de rédaction l'amendement de M. Kilényi.

L'article premier est adopté quant au fond, et la forme renvoyée à la Commission de rédaction.

Déclaration à insérer au protocole final.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

2^e Proposition de l'Allemagne d'insérer dans le protocole final la déclaration suivante ou une autre analogue :

« Est constaté le commun accord que, dans le cas où un transport ne touche le territoire étranger qu'en tant que l'exploitation du chemin de fer transporteur aboutisse à l'étranger ou qu'elle ne fasse que transiter à travers le territoire étranger, il n'y a pas de transport international dans le sens de cette convention. »

Pour se rendre compte de la portée pratique de la proposition de l'Allemagne, il faut se rappeler que certaines administrations de chemins de fer, qui ont leur siège social et leur exploitation principale dans un Etat, sont concessionnaires de plusieurs centaines de kilomètres situés dans les Etats limitrophes. Si l'on adoptait la manière de voir de l'Allemagne, les expéditions faites sur le réseau entier de ces administrations et sans transmission de Compagnie à Compagnie, ne seraient pas soumises aux dispositions

de la Convention, mais seraient régies par le droit actuel avec ses diversités et ses conflits entre le droit territorial et le règlement d'exploitation. La Commission estime qu'une proposition comme celle de l'Allemagne serait une dérogation par trop profonde au principe posé à l'article premier et qu'elle serait contraire aux raisons de droit et de fait, qui ont motivé l'entente des Etats dans la présente Convention.

La Commission vous propose donc de rejeter la proposition de l'Allemagne. Mais, d'autre part, la discussion qui a eu lieu dans le sein de la Commission, a démontré qu'un certain tempérament devait être apporté en pratique contre l'inflexibilité de la définition du transport international tel qu'elle est faite à l'article premier. En effet, il a été démontré par les Délégués de plusieurs Etats, qu'en matière de transport par voie ferrée, les formalités de douane n'étaient pas accomplies à la frontière géographique, mais dans des gares communes situées sur un point autre que la frontière réelle ou même respectivement dans des gares sises en deçà ou au-delà de la frontière.

Ce qui se passe aujourd'hui pour les relations par chemins de fer entre la France et l'Allemagne aux gares douanières d'Avricourt et de Deutsch-Avricourt a été donné pour exemple. Or, le petit tronçon qui sépare la frontière de la gare douanière, bien que situé sur territoire étranger, est presque toujours exploité par l'Administration qui a son siège et son exploitation principale dans l'Etat limitrophe, et cette administration applique à ce tronçon ses règlements et son service interne, sous réserve, bien entendu, des dispositions de la loi territoriale. Exiger d'une manière absolue l'emploi de la lettre de voiture pour les expéditions ayant pour point de départ l'Etat limitrophe, et pour point d'arrivée cette gare douanière, et vice versa, ce serait apporter un trouble par trop grand au régime actuel des chemins de fer, et cela sans avantage bien appréciable. En outre, beaucoup d'expéditeurs peuvent préférer l'emploi pour ces sortes d'expéditions des règlements du chemin de fer concessionnaire plutôt que de la loi internationale. En vue de procéder ou de faire procéder eux-mêmes aux formalités de douane, ils peuvent désirer briser le transport, en adressant leur marchandise à la gare douanière, aux conditions du service interne, pour qu'elle soit réexpédiée par une nouvelle lettre de voiture, une fois les formalités de douane accomplies par le destinataire.

Par ces motifs,

La Commission estime qu'il y a lieu d'apporter un tempérament au principe posé dans l'article premier en ce qui concerne les expéditions faites d'un Etat limitrophe à destination de ces gares frontières et vice-versa, mais que la proposition de l'Allemagne irait beaucoup au-delà de ce tempérament exigé par des nécessités pratiques. Toutefois, la Commission est d'avis de laisser à l'expéditeur la faculté de choisir pour ces transports ou le régime actuel, ou la lettre de voiture internationale et de ne pas le priver de l'exercice d'un droit dont le principe général est posé dans l'article premier. C'est pour cela que la Commission vous propose de ne pas insérer cette exception facultative pour l'expéditeur dans la Convention, mais d'en faire l'objet d'une déclaration dans le Protocole final.

Une autre déclaration à insérer également dans le Protocole final concernera ces expéditions qui ne font qu'emprunter temporairement et en transit le territoire d'un Etat autre que celui de l'expéditeur. La Commission estime que ces sortes d'expéditions ne doivent pas être considérées comme

étant soumises aux dispositions de la Convention, à la condition toutefois qu'elles aient lieu par l'entremise d'une seule et même administration de chemin de fer exploitant le réseau de la gare de départ à la gare de destination, sans interruption et sans transmission de Compagnie à Compagnie.

En conséquence, la Commission vous propose d'adopter la déclaration suivante, qui serait insérée dans le Protocole final :

Il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur des lignes dont l'exploitation dépend de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination de la gare frontière où doivent s'accomplir les formalités de douane à l'entrée sur le territoire d'un Etat limitrophe, « à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention ». Il en est de même réciproquement lorsque ces expéditions ont pour point de départ ladite gare frontière et pour lieu de destination l'une des gares de l'Etat limitrophe.

M. le Vice-Président Villa fait, au nom de la délégation italienne, la déclaration suivante :

« La Délégation italienne est d'avis que les propositions de l'Allemagne et de la France, déterminées par des circonstances particulières, comportent des limitations qu'elle ne croit pas conformes à la lettre et à l'esprit de la Convention.

Néanmoins, elle ne croit pas devoir refuser son adhésion à la déclaration à insérer au protocole final, en exprimant que ces limitations soient le plus tôt possible éliminées et que, dès lors, le principe d'une législation unique pour les transports qui sont effectués du territoire d'un Etat au territoire d'un autre Etat, puisse recevoir une complète application.

En conséquence, la Délégation italienne demande qu'il lui soit donné acte au procès-verbal de cette déclaration, »

Dont acte.

La discussion est ouverte sur la Déclaration à insérer au Protocole final.

La Délégation russe propose de biffer dans le second alinéa, première phrase *in fine*, les mots « à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. »

M. Farner, au nom de la Délégation suisse, propose :

1^o De rejeter la déclaration à insérer au protocole final, aussi bien celle qui est proposée par l'Allemagne que celle que la Commission I a adoptée ;

2^o Eventuellement, pour le cas où la proposition de la Commission serait adoptée, d'insérer après les mots « sur le territoire d'un Etat limitrophe » les mots « ou pour une station située entre cette gare et la frontière elle-même. »

M. Farner fait notamment ressortir que ce qui milite en faveur de cette suppression, c'est que la proposition allemande et celle de la Commission sont une dérogation au principe si clair de l'article premier de la Convention. En outre, le texte actuel de l'article suffit amplement pour exclure les transits de l'application des règles de la Convention.

Quant à l'amendement subsidiaire, il vise le cas où des transports sont

expédiés d'un pays dans un autre à destination d'une station située entre la gare où doivent s'accomplir les formalités de douane et la frontière. Ce cas se présente en Suisse.

D'autre part, la Délégation suisse demande qu'il soit inséré au procès-verbal que la Suisse, en adhérant à la Convention et à la Déclaration au Protocole final, si cette dernière est adoptée, entend maintenir en vigueur la législation suisse vis-à-vis des chemins de fer auxquels elle a concédé l'exploitation de tronçons sur son territoire.

M. Lejeune propose de remplacer le second alinéa par une disposition ainsi conçue :

Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les limites des territoires des Etats contractants sont marquées, pour chaque territoire, par les gares frontières où s'accomplissent les formalités douanières à l'entrée sur le territoire des Etats limitrophes.

La Délégation russe et M. le Vice-Président Meyer demandent, vu leur importance, le renvoi des propositions belge et suisse à la Commission I. Le renvoi est combattu par M. Asser et M. le Vice-Président George qui font observer que la Commission I a déjà longuement discuté à ce sujet.

Par 6 voix contre 4, la Conférence rejette la motion d'ordre du renvoi à la Commission.

La discussion continue sur les propositions en présence de l'Allemagne, de la Commission I, de la Suisse et les amendements de la Russie, de la Suisse et de la Belgique.

La Délégation russe, appuyée par M. Kilényi, fait valoir qu'en laissant la faculté à l'expéditeur de choisir entre l'application de deux lois différentes, on créerait, pour les chemins de fer, un état d'insécurité que rien ne justifie.

M. le Vice-Président George croit qu'au contraire il vaut mieux laisser la faculté à l'expéditeur de choisir, dans ce cas, entre le service interne et la lettre de voiture internationale ; c'est rendre service au public et aux chemins de fer.

Mais cette disposition doit, pour avoir force de loi, être insérée dans la Convention elle-même et non pas au Protocole final, ce dernier n'étant pas porté à la connaissance du public.

M. Gerstner répond qu'une déclaration au Protocole final aura la même valeur qu'un article de la Convention. Il prie M. le Président de bien vouloir, pour éviter toute équivoque, se prononcer sur ce sujet.

M. le Président Welti expose que, dans son opinion, les Délégations consigneront dans le Protocole final le résultat de leurs travaux, en demandant aux Etats qu'elles représentent de le ratifier.

Ce Protocole final contiendra les articles de la Convention avec ses annexes, ainsi que les déclarations dont la Conférence aura voté l'insertion. Ces déclarations auront la valeur d'interprétations authentiques. La ratification du Protocole final interviendra ensuite par un acte diplomatique qui, passé entre les divers Etats, donnera force de loi aux projets ; dans un acte additionnel, également ratifié, seront insérées les déclarations authentiques.

M. Leibfried. — La Conférence a voté l'article premier ; la déclaration au Protocole déroge à cet article. Il serait plus logique qu'un seul texte indiquât la règle et l'exception.

La Délégation russe motive encore son amendement par les raisons sui-

vantes : Par l'amendement proposé à l'article premier, la Commission a déjà dérogé au principe fondamental de la Convention, pour parer aux difficultés des douanes et donner à l'expéditeur la pleine liberté d'envoyer la marchandise ou par transport international direct ou par plusieurs transports internes rompus. C'est la seule liberté que la Délégation russe estime nécessaire de conserver à l'expéditeur.

Cet amendement réunit cinq voix contre cinq. En conséquence, l'Etat chargé de la présidence l'ayant rejeté, cet amendement n'est pas adopté, aux termes de l'article 6 du Règlement pour les délibérations de la Conférence.

M. le Vice-Président George propose de dire à la première ligne de l'alinéa 2 de la Déclaration « il n'y a pas obligation d'appliquer. »

Cette proposition n'a pas été maintenue par son auteur.

M. de Pollanetz demande que le soin de régler cette question soit laissé aux Etats. Il dépose l'amendement suivant :

« La question de savoir si les dispositions de la présente Convention sont applicables ou non aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, soit en destination de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit en destination des stations situées entre cette gare et la frontière, et *vice versa*, est réservée aux Conventions spéciales à conclure entre les Etats limitrophes. »

M. le Vice-Président George et M. Leibfried combattent cet amendement, qui est, par suite de cette opposition, retiré par son auteur.

M. Asser appuie ensuite l'amendement de la Délégation suisse, dont la justesse ne saurait être contestée. Quant à la forme, il y aurait lieu de la renvoyer à la Commission de rédaction.

A la votation, cet amendement a été voté à l'unanimité.

M. Gerstner. — La proposition de l'Allemagne procède d'un principe simple et clair : les transports auxquels ne participent pas au moins deux administrations à des Etats différents ne sont pas soumis aux règles de la Convention. La dérogation que la Commission voudrait apporter à ce principe est arbitraire.

La discussion est close.

En votation éventuelle coordonnée, seront opposées les unes aux autres : la proposition de l'Allemagne, la proposition de la Belgique, la proposition amendée de la Commission.

En votation éventuelle, la proposition de l'Allemagne est rejetée par 8 voix contre 2.

La proposition de la Belgique est rejetée par 6 voix contre 4.

En votation définitive, la proposition de la Commission est votée par 9 voix contre 1 (qui se prononce pour la proposition de la Délégation suisse demandant la suppression de toute déclaration au protocole).

La prochaine séance aura lieu lundi 12 juillet, à 9 heures du matin.

La séance est levée à 6 heures 3/4.

Le Président :

WELTI.

Les Secrétaires :

VOGT, MURSET.

Annexe au Procès-Verbal.

Après la séance, la Commission de rédaction a rédigé comme suit le

texte de l'article premier et de la Déclaration à insérer au Protocole final, votée en principe par la Conférence :

Article premier de la Convention.

La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemins de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, ou qui seront indiquées ultérieurement par chacun des Etats contractants.

Les dispositions prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Déclaration à insérer au Protocole final.

Il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur des lignes dont l'exploitation dépend de l'Etat, d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare d'une autre Etat.

5^e Séance. — Lundi 12 juillet 1886, à 9 heures du matin.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI.

Sont présents tous les Membres de la Conférence, sauf MM. Peters, Gelmi et Fick.

M. le Président propose à la Conférence de charger la Commission de rédaction de rédiger les articles qui lui sont renvoyés par la Conférence ; elle s'occupera, en outre, de la revision et de la coordination de tous les autres articles de la Convention y compris ceux qui n'ont pas fait l'objet d'une nouvelle discussion de la Conférence.

Les rédactions résultant de ce travail seront consignées au procès-verbal et il serait entendu qu'en suite de cette procédure par l'approbation des procès-verbaux successifs, la rédaction définitive du texte de la Convention se trouverait fixée et approuvée.

La Conférence passe à la discussion des articles de la Convention.

L'article 2 a été discuté et adopté dans la 3^e séance.

Art. 3. — M. Baum propose de supprimer, dans le texte français de cet article, les mots « à émettre », qui sont de trop et qui ne se trouvent pas dans le texte allemand.

M. Gerstner ne s'opposerait pas à la rédaction proposée, pourvu que l'on maintienne le principe adopté par la Conférence que la Convention et les Dispositions à émettre pour son exécution forment deux Projets de Traités séparés et que l'on ne préjuge pas la décision à prendre par chaque Etat sur la question de savoir à quelle autorité il appartient d'approuver l'un et l'autre de ces Projets de Traités.

M. Baum répond que sa proposition n'est pas contraire à la réserve faite par M. Gerstner et sur laquelle tout le monde est d'accord.

La proposition de M. Baum est renvoyée à la Commission de rédaction, qui est invitée à en tenir compte.

Art. 4. — MM. de Seigneux et Asser rapportent [au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

Proposition de l'Allemagne de rayer l'alinéa 1 et de rédiger comme suit l'alinéa 2 :

« Les conditions insérées dans les tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer, ne seront valables, en ce qui concerne, etc. » (jusqu'à la fin d'après la teneur actuelle.)

La Commission estime qu'il ne s'agit ici que d'un amendement de rédaction qui ne touche pas à une question de principe, et elle vous propose de rédiger l'article 4 comme suit :

Les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer ne seront valables, en ce qui concerne les transports internationaux, qu'autant qu'elles ne seront pas contraires à la présente Convention ou aux dispositions à émettre, sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Si l'on avait laissé subsister l'alinéa premier de l'article 4, on aurait pu croire que par l'expression « il est loisible », la Convention donnait aux chemins de fer un droit nouveau, tandis que la Conférence n'a eu en vue que de soumettre l'état actuel aux prescriptions de la loi internationale lorsqu'il y a transport international.

Cette proposition est adoptée sans discussion.

Art. 5. — MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la première Commission.

M. de Seigneux présente le rapport suivant :

Proposition de l'Allemagne de rédiger l'alinéa 1, première partie, comme suit :

« Tout chemin de fer auquel s'applique cette Convention est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu, etc. »

La Commission n'estime pas qu'il soit nécessaire de modifier la rédaction de l'article 5, d'autant plus que cette rédaction est aujourd'hui en parfaite harmonie avec le texte nouveau de l'article premier.

Elle vous propose donc de maintenir le texte de l'article 5, premier alinéa, du projet de 1881.

Propositions russes. — La Russie propose d'éclaircir et de compléter cet article comme suit :

1. Afin d'éviter la diversité dans l'interprétation de la phrase « circonstances de force majeure », faire remarquer que cette phrase comprend aussi le cas de suspension des transports par ordre du gouvernement.

2. Afin de rendre plus clair l'alinéa 2, le rédiger, après le mot « immédiatement », ainsi que suit : « si les lois et les règlements du pays n'obligent pas le chemin de fer expéditeur à recevoir provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait s'effectuer immédiatement. »

3. Vu le sens indéterminé de l'expression « intérêt public », faire remarquer à la fin de l'alinéa 3 que la dite expression entend en même temps l'intérêt de l'Etat.

4. Afin de déterminer la responsabilité des chemins de fer en cas de refus d'acceptation de la marchandise pour le transport ou du changement de l'ordre de son envoi, ajouter à la fin de l'alinéa 4 les mots suivants : « conformément aux lois du pays. »

Sur le premier point, la Commission estime que l'existence de la force majeure est constatée d'après les lois du pays où elle se produit, et que le fait du prince est généralement considéré comme une circonstance de force majeure.

Sur le second point, la Commission croit que la rédaction de l'article 5 établit d'une manière suffisamment claire que, dans le cas où le transport ne peut s'effectuer immédiatement, les lois et règlements du pays décident si le chemin de fer est tenu de recevoir provisoirement les marchandises en dépôt.

Sur le troisième point, la Commission estime que la proposition russe ne peut être adoptée, parce que l'expression intérêt public est générale et que l'intérêt public se confond avec ce que la Russie entend par intérêt de l'Etat, en tant qu'il ne s'agisse pas d'une circonstance dans laquelle l'Etat agit dans un intérêt fiscal ou particulier, comme, par exemple, s'il exploite lui-même une ligne de chemins de fer.

Sur le quatrième point, la Commission estime que, s'il ne s'agit que de la forme de l'action, il va de soi que les lois du pays sont applicables, mais qu'en ce qui concerne le fond, c'est la loi internationale qui doit être adoptée.

En ce qui concerne l'alinéa 1 de cet article 5, M. Gerstner fait la motion d'ordre de renvoyer la discussion jusqu'à ce que la Conférence ait arrêté le texte de l'article premier, avec lequel l'article 5 est connexe, aussi bien que l'article 58.

M. Kilényi est opposé au renvoi, la Conférence ayant voté le sens exact de l'article 1^{er}.

M. le Président croit aussi qu'il y a lieu d'ajourner la discussion de l'article 5, ce qui, à la votation, est voté par 6 voix contre 4.

Quant à la première proposition de la Russie, M. Gerstner déclare ne pas pouvoir s'associer aux motifs qui l'ont fait rejeter par la Commission I. On ne peut pas assimiler à un « fait du prince » toutes les décisions d'un Gouvernement en pareille matière, attendu que souvent l'Etat exploite lui-même et pour son propre compte des lignes de chemins de fer. C'est, dans ce cas, aux Tribunaux à dire si la mesure prise par l'Etat constitue ou non un cas de force majeure.

A la votation, les propositions de la Commission sont adoptées.

Art. 6. — MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I. M. de Seigneux présente le rapport suivant :

Lettre c. Proposition de l'Allemagne de rayer les mots « ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante) ».

La Commission vous propose d'adopter la proposition de l'Allemagne.

Le texte de la lettre c laisserait supposer que le chemin de fer serait toujours obligé de livrer la marchandise à domicile, si l'expéditeur n'a pas indiqué dans la lettre de voiture la livraison comme devant s'effectuer en gare. Or, d'après l'article 19, ce sont les lois et règlements du pays qui règlent tout ce qui concerne la livraison, et il y a des Etats dans lesquels la livraison à domicile n'est pas obligatoire. Pour prévoir toutes les éventualités, il suffit de laisser à l'expéditeur la possibilité d'indiquer dans la lettre de voiture le mode de livraison en se conformant aux lois du pays. C'est ce qui a été fait dans le formulaire, au moins pour ce qui concerne la livraison faite en France. Il suffira de compléter la mention faite dans le formulaire en indiquant également les autres Etats dans lesquels la livraison à domicile n'est pas obligatoire pour le chemin de fer.

Les propositions de la Commission répondent au désir manifesté par les Compagnies françaises de chemins de fer.

M. Kilényi fait observer que le mot allemand « bahnlagernd » ne correspond pas à « station restante. »

M. Asser lui répond que cela importe peu, puisque la Commission demande la suppression de ces mots.

La proposition de la Commission est adoptée.

Lettre h. Proposition de l'Allemagne d'ajouter les mots « ainsi que la désignation, s'il y a lieu, d'un mandataire de l'expéditeur pour l'accomplissement des formalités de douane (article 10, alinéa 4.) »

La Commission estime que la proposition de l'Allemagne, qui lui paraît juste au fond, ne doit pas trouver sa place dans l'article 6, mais bien à l'article 10 et dans le formulaire de la lettre de voiture. En second lieu, la Commission fait remarquer que le délégué de l'expéditeur n'a pas mission d'accomplir les formalités de douane, que seul le chemin de fer peut remplir aux termes de l'article 10, mais d'assister à ces formalités. Elle estime aussi que ce droit d'assister doit être conféré à l'ayant-droit.

La Commission vous propose donc de ne pas accepter la rédaction de l'Allemagne et son introduction dans la lettre h de l'article 6, mais de rédiger la première phrase de l'alinéa 4 de l'article 10 comme suit : « Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane, etc., etc. »

La proposition de la Commission est adoptée sans discussion.

Lettre l. Proposition de l'Allemagne à la lettre l : modifier la teneur comme suit : « La mention de la voie à suivre. Toutefois, cette prescription n'est admissible — sauf la disposition sus-énoncée lit. e — qu'autant qu'il est loisible à l'expéditeur de désigner les stations de douane que l'envoi doit toucher en passant d'un pays dans l'autre. Du reste, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part. »

La Commission vous propose de tenir compte dans une certaine mesure de la proposition de l'Allemagne, en rédigeant la lettre *l* comme suit :

La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Alors même que l'expéditeur aurait indiqué la voie à suivre, le chemin de fer aura néanmoins la faculté, pour effectuer le transport, d'utiliser une autre voie, toutefois à la condition :

1° Que les opérations de douane aient toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur ;

2° Qu'il ne soit pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire indiqué par l'expéditeur ;

3° Que la marchandise soit livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture par l'expéditeur.

En fait, il importe peu à l'expéditeur que la marchandise soit expédiée par une voie ou par une autre, si le chemin de fer, en utilisant une autre voie que celle choisie par l'expéditeur, livre la marchandise dans le même délai et ne perçoit pas un prix de transport supérieur, tandis que le chemin de fer peut avoir, pour des raisons de service, grand intérêt à diriger la marchandise sur une autre voie que celle désignée par l'expéditeur.

D'autre part, l'expéditeur doit pouvoir obliger le chemin de fer à faire accomplir les formalités de douane dans telle gare frontière où se trouve son représentant chargé par lui d'assister aux opérations de douane.

Par ces motifs, la Commission a cru devoir maintenir le principe que l'expéditeur a le droit d'indiquer la voie à suivre, en ne rendant pas toutefois cette obligation du chemin de fer tellement stricte qu'il ne puisse la modifier. Mais la Commission n'a pas voulu que cette dérogation obligeât l'expéditeur à payer une taxe plus élevée que celle qu'il a voulu payer, et à supporter des délais de livraison plus allongés. En second lieu, cette dérogation aux ordres de l'expéditeur ne doit pas lui nuire, en permettant au chemin de fer de remplir les formalités de douane dans une gare frontière autre que celle désignée par l'expéditeur.

M. Herich relève une contradiction qui semble exister entre l'article 15 de la Convention, qui donne à l'expéditeur le droit d'arrêter la marchandise en cours de route, et la proposition de la Commission, aux termes de laquelle le chemin de fer peut utiliser une autre route que celle indiquée par l'expéditeur. Adopter cette dernière disposition serait rendre illusoire le droit de l'expéditeur. Quid, en effet, du cas où le chemin de fer aurait choisi une autre voie que celle que lui aurait indiquée l'expéditeur et où ce dernier voudrait arrêter sa marchandise en cours de route ?

MM. Asser et de Seigneux répondent que la Commission a discuté cette question. L'article 15 énumère les trois cas dans lesquels l'expéditeur peut faire usage de son droit ; ses ordres sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition. Peu importe donc la voie suivie ; le chemin de fer la connaît et il est, par conséquent, à même de faire revenir la marchandise.

M. Perl fait observer qu'il est possible de réexpédier la marchandise à la gare de départ, mais non de l'arrêter en cours de route, si plusieurs lignes mènent à la station indiquée par l'expéditeur comme celle où doivent s'accomplir les formalités de douane. Il faudrait donc dire clairement que, dans ce cas, le chemin de fer n'aura à tenir compte de la demande de l'expéditeur d'arrêter la marchandise à une autre station que si cette station se trouve sur la ligne sur laquelle a lieu le transport de cette marchandise, et que dans l'hypothèse contraire, les ordres de l'expéditeur seront considérés comme incompatibles avec le service régulier de l'exploitation.

M. le vice-Président George. — L'observation de M. Herich est fondée dans le cas, prévu par l'article 15, où la marchandise doit être remise à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture. Peu importe la voie suivie, pourvu que la marchandise arrive à destination dans les délais convenus. Aux termes de l'alinéa 5 de l'article 15, le chemin de fer peut se refuser à exécuter des ordres tardifs, c'est-à-dire des ordres qui apporteraient un trouble dans le service régulier de l'exploitation. Au contraire, si, par exemple, la marchandise n'a pas encore dépassé une bifurcation, il pourra la faire revenir.

M. Lejeune. — La contradiction signalée par M. Herich existe, mais l'interprétation que M. George a donnée à l'article 15 est concluante : l'ordre d'arrêter la marchandise en cours de route pourra être considéré comme tardif lorsque le chemin de fer jugera qu'il est arrivé trop tard et n'a pu être exécuté — sauf à justifier de sa bonne foi.

M. Gerstner croit aussi que la contradiction n'est qu'apparente.

M. Leibfried, au contraire, estime que le chemin de fer ne doit pas être juge de la tardivité de l'ordre et qu'il doit être toujours tenu de faire revenir la marchandise.

MM. le vice-Président George et Lejeune répondent qu'en tout cas l'ordre doit être donné en temps utile.

M. Herich se déclare satisfait des explications auxquelles a donné lieu son observation.

La proposition de la Commission est adoptée à la votation par 9 voix contre une, donnée à la proposition de l'Allemagne.

M. Baum annonce que la Commission II déposera un alinéa supplémentaire à l'article 6, dès qu'elle sera tombée d'accord sur le texte du formulaire de la lettre de voiture.

MM. Gerstner et Kilényi proposent des modifications de pure forme, qui sont renvoyées à la Commission de rédaction.

Art. 7. — MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

Proposition de l'Allemagne de substituer aux mots de l'alinéa 2 *in fine* : « l'expéditeur présent ou dûment appelé » la phrase suivante : « s'il est possible en présence de l'ayant-droit. »

Les Pays-Bas proposent la même modification.

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de chemins de fer de biffer, à la fin du 2^e alinéa, les mots : « l'expéditeur présent ou dûment appelé. »

La Commission n'estime pas qu'il convienne d'adopter ces différentes propositions. Dans son opinion, la vérification des marchandises peut être

nécessaire, soit au point de vue de l'ordre public par une autorité de police, soit au point de vue de l'intérêt particulier du chemin de fer. Or, l'exercice de ce droit du chemin de fer serait excessif, s'il lui avait permis de procéder à une vérification en cours de route, sans que l'expéditeur fût présent, ou tout au moins sans qu'il ait été dûment appelé ; d'autant plus que le chemin de fer a toujours la possibilité de vérifier le contenu des colis au moment de la réception de la marchandise au transport, et cela en présence de l'expéditeur. La Commission serait même, par ces motifs, disposée à aller plus loin encore et à restreindre le droit de vérification et son exercice à la gare de départ et à la gare de destination, sans préjudice naturellement du droit de vérification exercé par les autorités de police au point de vue de la sécurité et de l'ordre public.

M. Gerstner fait observer que dans cette mesure il n'est pas toujours possible de séparer le caractère administratif du caractère d'une mesure de police et qu'on en rendrait l'exécution tardive ou impossible dans nombre de cas en exigeant strictement la présence de l'expéditeur. Il maintient la proposition de l'Allemagne, et présente éventuellement, pour le cas où elle ne serait pas adoptée, l'amendement suivant :

« l'ayant-droit présent ou dûment appelé. Lorsque la vérification est ordonnée par des considérations de police du chemin de fer, l'ayant-droit est appelé, si les circonstances le permettent. »

Mais, en première ligne, la délégation allemande maintient sa proposition primitive.

M. Asser déclare également que la délégation des Pays-Bas ne retire pas sa proposition.

M. le vice-Président George estime qu'il vaut mieux dire « l'ayant-droit » que « l'expéditeur ». La vérification en cours de route présente des inconvénients et des dangers, tandis qu'une fois la marchandise arrivée à destination, c'est le destinataire, l'ayant-droit à la marchandise, qui est appelé à la vérifier.

M. de Seigneux croit aussi que le texte doit porter « ayant-droit. »

Quant au second alinéa concernant les vérifications faites par ordre de police, ce n'est pas à la Convention à statuer à leur égard. C'est à chaque Etat à les ordonner et à les régler, et si la loi autorise la présence de l'expéditeur, il sera appelé.

M. Kilényi recommande l'adoption de la proposition primitive de l'Allemagne. La proposition de la Commission rendrait illusoire le droit de l'expéditeur dans les cas où l'intérêt du chemin de fer serait en jeu.

M. le vice-Président George combat la proposition de M. Gerstner, qui donnerait au chemin de fer la latitude de prendre, arbitrairement, des mesures de police. Il est appuyé par M. Lejeune, qui estime que la Conférence ne doit statuer qu'à l'égard des vérifications qui concernent l'exécution de la Convention.

La discussion est close.

M. le Président déclare que, en premier lieu, la votation portera séparément sur chacun des deux amendements éventuels à la proposition de la Commission, présentée par l'Allemagne, soit de remplacer « expéditeur » par « ayant-droit » et de faire à l'article l'adjonction :

Lorsque la vérification est ordonnée par des considérations de police du chemin de fer, l'ayant-droit doit être appelé si les circonstances le permettent.

Une fois cette votation terminée, la proposition de la Commission, avec les amendements qui auraient été votés, sera opposée en votation définitive à la proposition originaire de l'Allemagne.

A la votation, le premier amendement éventuel à la proposition de la Commission « ayant-droit » au lieu de « expéditeur » est adopté sans opposition.

La seconde proposition éventuelle, qui tend à ajouter à l'alinéa 2 de l'article 7 la proposition de M. Gerstner, est adoptée par 6 voix contre 4.

En votation définitive sont opposées l'une à l'autre :

1. La proposition de la Commission amendée et ainsi conçue : La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, l'ayant-droit présent ou dûment appelé. Lorsque la vérification est ordonnée par des considérations de police du chemin de fer, l'ayant-droit doit être appelé si les circonstances le permettent.

2. La proposition primitive de la délégation allemande, qui s'est, pendant la discussion, ralliée à la proposition de la Hollande, de substituer « ayant-droit » à « expéditeur » : La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, s'il est possible, en présence de l'ayant-droit.

Au moment de procéder à la votation, M. le vice-Président George fait la motion d'ordre de renvoyer l'article à la Commission, la votation ayant été mal comprise.

Le renvoi à la Commission est adopté.

La séance est suspendue à midi. Elle sera reprise à 3 heures.

A la reprise de la séance, MM. les rapporteurs de la I^{re} Commission annoncent que cette dernière propose à la Conférence de rédiger comme suit le 2^e alinéa de l'article 7, qui lui a été renvoyé ce matin :

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque Gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

A cette proposition est opposé l'amendement originaire de l'Allemagne, tendant à substituer aux mots de l'alinéa 2 *in fine* « l'expéditeur présent ou dûment appelé » les mots « s'il est possible en présence de l'expéditeur. »

A la votation, l'amendement allemand est rejeté par 6 voix contre 4, et la proposition de la Commission est adoptée par 8 voix contre 2.

Art. 8. — MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la 2^e Commission, à laquelle cet article avait été renvoyé.

M. Baum présente en français le rapport suivant :

1. L'article 8 de la Convention a été renvoyé une seconde fois à l'examen de la Commission II. Celle-ci, après avoir discuté les observations présentées à la séance de la Conférence du 8 juillet 1886 :

Considérant que l'article 8 est relatif à la conclusion du contrat de transport dans la gare expéditrice ;

Considérant que l'alinéa 4 de l'article 8 est relatif aux obligations à assumer par le chemin de fer en ce qui concerne les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids soit au nombre des colis ;

Considérant, d'autre part, que le n° 3 de l'article 31 règle la question de non-responsabilité pour les avaries survenues aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales conclues avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, doivent être chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, a émis l'avis qu'il y avait lieu de biffer dans l'alinéa 4 les mots « et à décharger », ainsi que « et le destinataire » et de rédiger comme suit cet alinéa 4 de l'article 8 :

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, autant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture, etc.

2. L'amendement proposé par la Russie au texte de l'alinéa 4 de l'article 8 a été renvoyé une seconde fois à la Commission II.

Après nouvel examen de l'amendement russe, la majorité de la Commission II :

Considérant que l'alinéa 4 de l'article 8 ne porte pas dérogation aux prescriptions de l'article 7, et que l'alinéa 3 de l'article 7 donne complète satisfaction aux préoccupations exprimées par la délégation russe, a voté de maintenir son précédent avis et d'écarter l'amendement présenté par la Russie.

Les propositions de la Commission sont adoptées sans discussion quant au fond, et quant à la forme l'article 8 est renvoyé à la Commission de rédaction, après quelques observations de MM. Gerstner, Baum et Lejeune.

Art. 10. — MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

Proposition des Pays-Bas que cet article dise clairement que les obligations d'un commissionnaire regardent uniquement les formalités de douane, d'octroi et de police ; d'autre part, que le chemin de fer ne peut se servir d'un commissionnaire que sous sa propre responsabilité.

La Commission croit répondre au désir manifesté par les Pays-Bas en vous proposant de rédiger la seconde partie de l'alinéa 3 de l'article 10 en ces termes :

Celui-ci sera libre de confier ce soin sous sa propre responsabilité à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Il faut également, pour les raisons qui ont été données plus haut, rédiger la première phrase de l'alinéa 4 du présent article comme suit :

Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane, etc., etc.

Ces propositions sont adoptées à l'unanimité, M. Gerstner ayant, au nom de la délégation allemande, déclaré ne pas maintenir l'opposition qu'il leur avait faite au sein de la Commission.

L'article 10 est renvoyé à la Commission de rédaction, qui tiendra compte d'une modification proposée par M. Baum au texte français.

Art. 11. — La discussion de cet article est renvoyée, MM. les rapporteurs n'étant pas encore en mesure de présenter leur rapport.

Art. 12. — MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la 1^{re} Commission.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

L'Allemagne propose de rayer dans l'article 4 du texte allemand les mots « et 4. »

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer, qui voudraient que le quatrième alinéa fût biffé ou au moins modifié, afin que le délai de la prescription pour les réclamations concernant les erreurs de taxes corresponde aux dispositions du nouveau code de commerce français.

La radiation proposée par l'Allemagne doit être faite. Il ne s'agit que d'une erreur matérielle à rectifier.

Quant au désir manifesté par les Compagnies françaises, la Commission estime qu'il ne peut être pris en considération, la législation française dont parle ces compagnies n'étant encore qu'à l'état de projet. — Adopté sans discussion.

Art. 13. — MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la 1^{re} Commission.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

L'Allemagne et les Pays-Bas proposent de rédiger la dernière partie de l'alinéa comme suit :

« sera responsable du préjudice causé par ce fait, vis-à-vis du destinataire, auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur. »

Cette proposition nous paraît fondée, puisque les tiers ne peuvent acquérir des droits vis-à-vis des chemins de fer par la possession du duplicata. Il s'en suit que l'ayant-droit ne peut être que le destinataire. Nous vous proposons d'adopter l'amendement.

L'Allemagne a encore proposé de rédiger comme suit l'alinéa 6 :

« Les ordres mentionnés à l'alinéa 1^{er} doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite et signée par l'expéditeur, conformément au formulaire prescrit par les dispositions à émettre. La dite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera transmis en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. »

Considérant qu'il convient d'insérer les règles concernant la nullité de certains actes, non dans les dispositions à émettre, mais dans la Convention elle-même, nous vous proposons d'adopter l'amendement présenté par l'Allemagne avec une légère modification du texte français.

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer qui voudraient que le droit de modifier le contrat de transport ne fût accordé à l'expéditeur que moyennant la remise ou restitution du duplicata de la lettre de voiture.

La Commission estime que ce désir ne peut être pris en considération, attendu que l'expéditeur peut avoir besoin du duplicata et qu'en conséquence on ne peut l'obliger de se dessaisir de cette pièce. Du reste, il semble que par l'adoption de l'amendement de l'Allemagne, d'après lequel la déclaration doit être répétée sur le duplicata, il sera fait droit au désir des Compagnies françaises.

La Commission vous propose en outre quelques légères modifications de rédaction en vue d'éviter l'expression « d'ordres ultérieurs », qui pourraient donner lieu à une interprétation erronée.

M. le vice-Président George constate que l'alinéa 6 amendé par la Commission répond au désir formulé par les Compagnies françaises de chemins de fer, qui ne demandaient que la représentation du duplicata par l'expéditeur.

Les propositions de la Commission sont adoptées sans opposition.

La discussion des articles suivants est renvoyée jusqu'à ce que les propositions y relatives de la I^{re} Commission aient été imprimées et distribuées à MM. les Délégués.

La Conférence passe à l'examen des articles renvoyés à la Commission II.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de cette dernière.

Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention.

M. BAUM, RAPPORTEUR.

§ 2. — Trois amendements ont été proposés au texte du § 2 des dispositions pour l'exécution de la Convention, deux par l'Allemagne et un par les Pays-Bas.

Le premier amendement allemand a pour but de remplacer le formulaire de la lettre de voiture, adopté lors de la Conférence de 1881, par un autre formulaire dont le libellé est joint aux amendements de l'Allemagne.

La discussion de cet amendement viendra en temps opportun lorsque la Commission II examinera le nouveau formulaire proposé pour la lettre de voiture.

Les deux autres amendements, l'un de l'Allemagne, l'autre des Pays-Bas, sont identiques et proposent de remplacer, dans l'alinéa 3 du § 2 des dispositions, le mot « devra » par le mot « pourra. »

La rectification demandée a été admise par la Commission ; elle met en concordance le texte français avec le texte allemand. — Adopté.

§ 6. — M. Baum, rapporteur :

L'Allemagne a formulé deux amendements au texte du § 6 des Dispositions ; elle propose d'abord, dans l'alinéa 1, lettre *b*, ainsi conçu :

« Pour la petite vitesse :

1^o Délai d'expédition..... 1 jour.

2^o Délai de transport par fraction indivisible de 225 kilomètres..... 2 jours. »
De remplacer les mots « 225 kilomètres » par « 250 kilomètres. »

Cette question avait déjà été discutée en 1881, et on avait, sur la demande des délégations italienne et hollandaise, adopté le chiffre de 225 kilomètres pour la petite vitesse. Les objections qui avaient été élevées en 1881 contre l'adoption du chiffre de 250 kilomètres proposé de nouveau par la délégation allemande, n'ayant plus été renouvelées au sein de la Commission II pendant la discussion de l'amendement, cette Commission a été d'avis qu'il convenait de remplacer le chiffre de 225 kilomètres par celui de 250 kilomètres. — Adopté.

Le second amendement de l'Allemagne demande la suppression du n^o 5 de l'alinéa 3.

En vertu de cet alinéa 3, les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires. Le n° 5 de l'alinéa 3 énonce ceux des cas admis lors de la Conférence de 1881, dans lesquels les délais supplémentaires peuvent être accordés, à savoir le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire de l'Etat voisin.

Après avoir discuté l'amendement allemand, la Commission II :

Considérant que c'est à la demande des délégations autrichienne et hongroise que le texte du n° 5 de l'alinéa 3 avait été adopté en 1881 par la Commission II et approuvé par la Conférence plénière ;

Considérant qu'il convient de ne pas accorder des délais qui porteraient préjudice aux transports internationaux, et que pendant les opérations de douane les délais de livraison sont suspendus ;

Considérant qu'en fait les délais accordés pour la transmission des marchandises d'un Etat à l'autre sont suffisants pour effectuer les transbordements ;

Considérant que les motifs qui avaient amené les transbordements en question sur les frontières austro-hongroises n'existent plus depuis que, par une loi et un règlement réciproques, on a mis fin à la saisie, par des créanciers, du matériel roulant sortant du territoire de l'Autriche et de la Hongrie ;

Considérant que la délégation russe a demandé le maintien du n° 5 de l'alinéa 3 par suite des transbordements obligatoires à la frontière en raison de l'écartement de la voie et des opérations de la douane, et qu'il est donné satisfaction à cette demande, d'une part, par le n° 4 de l'alinéa 3 et, d'autre part, par le 7^e alinéa du § 6.

Considérant qu'il est donné satisfaction par l'alinéa 7 du § 6 à une demande formulée par la délégation italienne en vue du maintien du n° 5, en raison des transbordements souvent nécessités à la frontière par la nature du matériel roulant, a émis l'avis que, sous réserve expresse que l'amendement proposé par l'Autriche au texte de l'article 23 sera adopté par la III^e Conférence, il y avait lieu d'adopter l'amendement allemand et de supprimer le n° 5 de l'alinéa 3.

M. Kilényi demande le maintien du n° 5, que la Commission veut supprimer. Les motifs présentés par MM. les Rapporteurs à l'appui de la proposition de la Commission laisseraient croire que l'exception statuée par le n° 5 n'a plus de raison d'être, du moment que le matériel roulant des chemins de fer d'un Etat contractant sera insaisissable sur le territoire d'un autre Etat contractant. Ces deux questions ne sont pas connexes. Il y a des considérations pratiques qui militent en faveur du maintien du n° 5. Les chemins de fer se voient souvent dans la nécessité d'opérer un transbordement de marchandises à la frontière, afin de ne pas avoir un nombre trop considérable de leurs wagons sur territoire étranger. Or, les délais de livraison fixés au premier alinéa du § 6 sont si brefs que les chemins de fer ne pourront opérer un pareil transbordement sans les dépasser. Il importe donc de maintenir le texte actuel du n° 5 au 3^e alinéa du § 6.

A la votation, la proposition de M. Kilényi réunit 2 voix contre 8 qui se prononcent pour la proposition de la Commission II.

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

Art. II. — MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II.

M. Baum présente le rapport suivant :

Un premier amendement a été proposé par l'Allemagne et a pour but d'ajouter à la fin de l'alinéa 2 actuel, les dispositions suivantes :

« Les amorces en bandelettes et en lamelles (Zündbänder, Zündblättchen) sont transportées aux conditions ci-après mentionnées :

1. Lesdits objets seront emballés au nombre de 100 grains-amorces au plus — qui en tout ne contiendront pas plus de 0 gramme 75 de substance explosible — dans des boîtes de carton. Les boîtes, au nombre de 12 au plus, seront réunies en un rouleau, et tout au plus 12 rouleaux seront formés en paquet solide avec enveloppe de papier.

2. Les paquets seront emballés — sans addition d'autres objets — dans des caisses en forte tôle ou en bois très solide, les unes et les autres ne dépassant pas 1 mètre cube 2, de sorte qu'il y ait entre les parois des caisses et leur contenu un espace d'au moins 30 millimètres, devant être rempli avec de la sciure de bois, paille, étoupe ou des objets analogues, et propres à empêcher chaque mouvement ou dérangement des paquets, lors même qu'il y aurait une secousse.

3. Les caisses porteront la mention de leur contenu, ainsi que la désignation lisible de l'expéditeur et de la fabrique.

4. Chaque envoi sera accompagné d'une attestation du fabricant et d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, portant que les prescriptions ci-dessus ont été observées.

Une même attestation sera dressée sur la lettre de voiture par l'expéditeur, sous vérification officielle de la signature. »

Un second amendement à l'alinéa 2 a été ultérieurement présenté par la délégation allemande ; il est ainsi conçu :

Les bombes fulminantes ne sont admis au transport qu'emballés, en parties de 6 à 12 pièces, dans des cartons, qui eux-mêmes seront renfermés dans des caisses en bois.

« Les pois fulminants sont admis au transport sous les conditions suivantes :

1. Ces objets seront emballés par 1000 pièces au plus, qui en tout ne contiendront pas plus de 0 gramme 5 d'argent fulminant, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois.

2. Les cartons doivent être emballés — sans addition d'autres objets — dans des récipients en forte tôle ou dans des caisses en bois solide, les unes et les autres ne dépassant pas 0 mètre cube 5, de sorte qu'il y ait entre les parois des récipients et leur contenu un espace d'au moins 30 millimètres devant être rempli avec de la sciure de bois, paille, étoupe ou matières analogues et propres à empêcher chaque mouvement ou dérangement des cartons, lors même qu'il y aurait une secousse.

3. Les récipients porteront la mention de leur contenu, ainsi que la désignation lisible de l'expéditeur et de la fabrique.

4. Chaque envoi sera accompagné d'une attestation du fabricant et d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, portant que les prescriptions ci-dessus indiquées ont été observées.

Une même attestation sera dressée sur la lettre de voiture par l'expéditeur, sous vérification officielle de la signature. »

Après une longue discussion des deux amendements de l'Allemagne, la Commission II, tout en reconnaissant la valeur technique des dispositions indiquées par les amendements pour les précautions à prendre lors de l'emballage, de l'emballage et de la vérification des substances explosibles en question, considérant que le système d'emballage, d'emballage et de vérification préconisé par les amendements peut présenter des différences sensibles avec les systèmes usités dans quelques-uns des Etats contractants ;

Considérant que, dès lors, il n'y a pas lieu d'imposer un système déterminé et uniforme ;

Considérant, en outre, que le § 1 des dispositions relatives à l'exécution de la Convention stipule dans son dernier alinéa que deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des Conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, est d'avis que les substances explosibles dont l'Allemagne propose d'insérer les noms à la fin de l'alinéa 2 actuel des prescriptions relatives aux objets, admis au transport sous certaines conditions, ne doivent pas être soumises aux règles de la présente Convention internationale.

La Délégation allemande demande que l'on vote sur l'amendement présenté par elle. Cet amendement est rejeté par 6 voix contre 4. La proposition de la Commission est donc adoptée.

Art. III. — M. Baum présente le rapport suivant :

Un amendement de l'Allemagne propose de rédiger cet article III comme suit :

« Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients ; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu. »

La seule différence qui existe entre le nouveau texte de l'article 3 et celui adopté en 1881 consiste dans la substitution du mot « récipient » au mot « caisse » contenu dans le texte de 1881. Le nouveau texte, proposé par l'Allemagne, donne une latitude plus grande que l'ancien en ce qui concerne les systèmes d'emballage : il est donc de nature à favoriser le trafic international ; aussi la Commission II propose-t-elle de l'adopter. — Adopté.

Art. IV. — M. Baum, rapporteur :

L'Allemagne propose de rayer la deuxième partie de l'article IV, ainsi conçue :

« Au lieu des caisses en bois, on peut toutefois aussi employer des tonneaux en bois très solides. »

Par suite du changement de rédaction survenu au texte de l'article III, la suppression de la deuxième phrase de l'article IV s'impose ici. La Commission II est d'avis d'adopter l'amendement et de rayer la deuxième phrase de l'article IV. — Adopté.

M. le Vice-Président George fait une observation concernant la rédaction de cet article. — Renvoyé à la Commission de rédaction.

Art. VII. — M. Baum présente le rapport suivant :

Un premier amendement présenté par l'Allemagne et modifié par elle par un amendement ultérieur propose de rédiger comme suit l'une des dispositions additionnelles à l'article VII :

« La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons de fer, à moins que cet article ne soit emballé en d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en fer, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées, fortement imbibées de lessive de chlorure de calcium, de sorte qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire ; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration, incombe également le soin de fournir les bâches. »

Après avoir discuté l'amendement de la délégation allemande, la Commission a été d'avis d'adopter l'amendement proposé, sous la réserve qu'il y avait lieu de supprimer les mots « fortement imbibées de lessive de chlorure de calcium, de sorte », et de remplacer ces mots par les suivants « préparées de telle manière ».

Cette modification d'une partie du texte de l'amendement allemand a été introduite par la Commission dans le but de donner toute latitude en ce qui concerne la préparation des bâches à employer et de ne pas empêcher les expéditeurs de se servir de substances reconnues bonnes pour cette préparation et autres que le chlorure de calcium.

Un deuxième amendement a été formulé par l'Allemagne à l'article VII, tendant à insérer à la fin de cet article la disposition suivante :

« La celloïdine produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées en papier imperméable et ensuite dans des boîtes en fer blanc bien collées. »

La Commission II, après avoir discuté l'amendement, considérant qu'elle ne voit pas d'inconvénient à ce que la celloïdine soit classée au nombre des objets admis au transport international sous certaines conditions ;

Considérant que les conditions d'emballage de la celloïdine peuvent différer d'un des pays contractants à l'autre, est d'avis d'adopter l'amendement de la délégation allemande sous la réserve que les derniers mots du texte proposé, à savoir : « en papier imperméable et ensuite des boîtes en fer blanc bien collées » soient remplacés par les mots suivants : » de façon à empêcher toute dessiccation ».

Les propositions de la Commission sont adoptées sans discussion.

Art. VIII — M. Baum, rapporteur.

Par un amendement, l'Allemagne propose de supprimer l'article VIII, qui est ainsi conçu :

« Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, et connues dans le commerce sous le nom de « Pasta », ne sont admises à

l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos. »

Il n'y a pas d'inconvénient à faire droit à la demande de l'Allemagne, car elle reporte seulement à l'article XXXIII les objets énoncés à l'art. VII.

La Commission a adopté l'amendement et conclut à la suppression de l'article VIII.

Comme conséquence de cette suppression, le numérotage des articles suivants serait à changer et la Commission propose, pour éviter ce changement, de mettre l'article relatif à la celloïdine sous le n° VIII. — Adopté.

Art. IX. — M. Baum, rapporteur :

L'amendement présenté par l'Allemagne au texte de l'article IX consiste à modifier comme suit les dispositions du n° 2 de cet article :

« Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle, consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes. »

La nouvelle rédaction apporte trois modifications au texte de l'ancien n° 2.

D'abord elle exige que les paniers et cuveaux soient munis d'anses.

Ensuite elle présente une addition en ce qui concerne « le couvercle qui, consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, devra être imprégné de lait d'argile ou de chaux avec du verre soluble. »

Enfin l'amendement réduit de 75 à 60 kilogr. le poids brut d'un colis isolé.

L'obligation de munir d'anses les paniers ou cuveaux destinés au transport des matières dangereuses ou inflammables énumérées à l'article IX, rendant la manutention des paniers et cuveaux plus facile, doit être considérée comme une amélioration du texte primitif.

Il en est de même, et pour le même motif, de la réduction de 75 à 60 kilogrammes du poids brut d'un colis isolé.

Quand aux obligations qui résultent de la nouvelle rédaction en ce qui concerne la substance et la préparation du couvercle de ces paniers et cuveaux, la Commission a été d'avis d'adopter le texte proposé, en l'amençant toutefois de telle manière que sa rédaction plus large ne pût avoir rien de contraire au système d'emballage usité dans l'un ou l'autre des pays contractants. La Commission II propose en conséquence de remplacer la phrase suivante de l'amendement :

« Le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux avec du verre soluble » par un texte un peu différent, ainsi conçu ;

« Le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile, de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. » — Adopté.

Art. XV. — M. Baum, rapporteur.

Dans la nomenclature des acides minéraux liquides de toute nature, la Délégation allemande propose de remplacer le mot « vitriol » par les mots « esprit de vitriol ».

Aucune objection n'a été soulevée au sein de la Commission II contre la modification présentée, que la Commission est d'avis d'adopter. — Adopté.

Art. XIX. — M. Baum, rapporteur :

Un amendement est présenté au texte de cet article par l'Allemagne, qui demande qu'à la quatrième ligne on remplace le nombre VIII par le nombre IX et qu'à la septième ligne on substitue au nombre X le nombre XI.

Deux erreurs se sont glissées dans le texte de l'article XIX. La proposition allemande a pour but de supprimer ces deux erreurs et la Commission II propose de rectifier en conséquence le texte de l'article XIX. — Adopté.

Art. XX. — M. Baum, rapporteur :

L'amendement présenté par l'Allemagne à l'article XX a pour but de remplacer le texte adopté pour cet article en 1881 par un texte nouveau qui modifie et élargit le cadre de la rédaction de 1881.

Le nouvel article proposé classe d'abord en deux catégories les produits dénommés dans l'ancien article XX suivant leur poids spécifique à la température de 17° 5.

Dans le premier alinéa de la première partie du nouvel article XX se trouve en particulier le pétrole brut et rectifié, dans le cas où sa densité est supérieure à 0,780 à la température de 17° 5 centigrade, ou dans le cas où il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température inférieure à 21° centigrade et à une hauteur barométrique de 760 millimètres.

La seconde partie du nouvel article s'applique au pétrole brut et rectifié et aux produits de la distillation du pétrole dont la densité est inférieure à 0,780 et supérieure à une température de 17° 5 centigrade.

Le nouveau texte contient, comme l'ancien, les prescriptions relatives à la nature des récipients à employer pour les transports de ces produits, et aux conditions de chargement et déchargement et d'arrimage des colis.

En un mot, le nouvel article renferme, pour les deux catégories de produits auxquels il s'applique, une instruction complète relative aux récipients à employer, à la manutention de ces récipients et aux diverses précautions à prendre en ce qui concerne ces transports.

Dans la discussion à laquelle cet article a donné lieu, on a fait valoir que cet article, constituant un véritable règlement sur le transport du pétrole et des produits dérivés, ne devait pas trouver sa place dans une Convention internationale, mais devait plutôt figurer dans le tarif de transport de ces pétroles. On a ajouté que le contrôle des prescriptions relatives à la mesure des poids spécifiques à une température déterminée ou celui de l'émission de vapeurs à une température et à une pression déterminées étaient, sinon impossible dans la plupart des gares, du moins très difficile, et qu'il était dangereux, au point de vue de la responsabilité du chemin de fer, d'insérer des clauses dont le contrôle ne pouvait pas avoir lieu.

Néanmoins, après une longue discussion, la majorité de la Commission II, considérant que la création des deux catégories de produits de l'article XX est rationnelle et répond aux progrès de la science ;

Considérant que la majeure partie des dispositions du nouvel article XX relatives à la nature des récipients, à la manutention des colis, etc., se trouvent déjà contenues dans l'ancien article XX, a été d'avis d'adopter la nouvelle rédaction de l'article XX, telle qu'elle a été proposée par les

Délégués allemands, sous la réserve que la pression atmosphérique de 760^{mm} indiquée au premier alinéa du nouvel article XX soit rapportée au niveau de la mer, et que les alinéas n^{os} 7 et 8 de la deuxième partie du nouvel article XX soient modifiés conformément aux propositions de la Délégation autrichienne.

Le nouvel article XX devrait donc être rédigé comme suit :

A. Le pétrole à l'état brut et rectifié, en tant qu'il ait un poids spécifique d'au moins 0,780 dans une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou qu'il n'émette pas de vapeurs inflammables dans une température de moins de 31° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres, rapportée au niveau de la mer ;

Les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles aient au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solarole, photogène, etc.) ;

Les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xyle, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine), sont soumis aux dispositions suivantes :

1. Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. Dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou

b. Dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

c. Dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles ;

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage ; le couvercle consistant en paille, jones, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du n^o 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n^o XXXIV.

6. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans la première partie du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n^o XXI, concernant l'essence de pétrole, etc.

B. Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, en tant que ces matières aient un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 dans une température de 17° 5 du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzol).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes :

1. Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin), ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. Dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou

b. Dans des vases en métal étanches et capables de résister ou

c. Dans des vases en verre ; en ce dernier cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles ;

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7. Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre sans superposition.

8. Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « manœuvrer avec précaution ».

9. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés en la première partie du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 dans une température de 17° 5 Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXI concernant l'essence de pétrole, etc.

La Commission ne voit pas d'inconvénient à mettre dans un article spécial portant le n° XXI la 2^e partie indiquée sous la lettre B de l'amendement de l'Allemagne à l'article XX, et par suite de modifier le numérotage ultérieur. — Adopté.

Art. XXI (ancien). — M. Baum présente le rapport suivant :

La Délégation allemande propose de donner une nouvelle rédaction à l'article XXI. Le nouveau texte diffère de l'ancien en ce qu'il indique :

1^o La température à laquelle doit être prise la densité de l'essence de pétrole et autres produits inflammables désignés à l'article XXI ;

2^o Les conditions détaillées que doivent remplir les récipients, ainsi que les précautions à prendre pour la manutention et l'arrimage des colis.

Les observations présentées par la Commission II au sujet de l'article XX sont à reproduire ici textuellement en ce qui concerne l'article XXI.

Il en est de même relativement aux modifications proposées par la Délégation autrichienne à la rédaction des n^{os} 7 et 8 de cet article XXI.

La rédaction suivante de cet article est proposée par la Commission :

L'essence de pétrole (gazoline, néaline, etc.) et les autres produits facilement inflammables, préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, en tant que ces matières aient un poids spécifique de 0,680 ou moins dans une température de 17° 5 Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes :

1. Ces objets ne peuvent être transportés que :

a. Dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

b. Dans des vases en verre, en ce dernier cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle consistant en paille, jones, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par des anses.

7. Dans les wagons, les paniers ou cuveaux doivent être solidement

assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais bien l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8. Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux ou paniers arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge, les mots : « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « à manœuvrer avec précaution ». — Adopté.

Art. XXX (ancien). — M. Baum, rapporteur :

La Délégation allemande demande qu'il soit fait deux additions au texte actuel de l'article XXX. La première addition consiste à insérer à la fin du premier alinéa de cet article, après les mots « wagons complets » la phrase suivante :

« Pour la laine ayant servi au nettoyage, voir l'alinéa 3. »

La seconde addition proposée a pour but d'ajouter à l'article XXX un troisième alinéa qui serait ainsi conçu :

« La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés. »

Aucune objection n'a été élevée par la Commission II à ce que les deux dispositions additionnelles proposées par l'Allemagne soient adoptées. Mais, en présence de la différence de rédaction entre le texte allemand et le texte français de l'alinéa 3 proposé par l'Allemagne, la Commission est d'avis de rédiger comme suit le texte français de cet alinéa :

« La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des caisses, fûts ou autres récipients solides et hermétiquement fermés. » — Adopté.

Art. XXXIII (ancien). — M. Baum, rapporteur :

Un amendement de l'Allemagne a pour but d'insérer dans l'article XXXIII après les mots « copeaux de bois, etc. », la disposition additionnelle suivante :

« Ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables. »

L'addition proposée par l'Allemagne à l'article XXXIII n'est autre chose que l'ancien article VIII, supprimé à la demande de l'Allemagne et dont les dispositions ont été reportées, avec une rédaction plus générale, de l'article VIII (ancien) à l'article XXXIII (ancien).

La Commission II est d'avis qu'il n'y a aucun inconvénient à faire droit à la proposition allemande, qui est, du reste, une conséquence de la suppression de l'article VIII, suppression acceptée précédemment par la Commission. — Adopté.

M. Baum fait observer que, par suite du dédoublement du nouvel article XX en deux articles, il y a, à partir de l'article XXI, un changement de numérotage dont il faudra tenir compte dans les articles suivants et dans les citations de ces articles.

Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

Art. I. — MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II.

M. Baum, rapporteur, s'exprime comme suit :

L'alinéa 3 de l'article I du Règlement relatif à l'institution d'un Office central doit fixer le maximum de la dépense que les frais de cet Office ne pourront pas dépasser jusqu'à nouvelle décision. Chargée de la fixation de ce chiffre maximum, la Commission II a prié un de ses membres, M. le Président Vischer, de demander à M. le Conseiller fédéral Président de la III^e Conférence des renseignements sur les bases que le Conseil fédéral comptait adopter pour l'organisation et la surveillance de l'Office central.

Après avoir discuté les renseignements et les chiffres produits, la Commission II, considérant qu'il est difficile de fixer dès à présent d'une façon précise, quelle sera l'extension des fonctions de l'Office central des chemins de fer et que, par suite, il convient d'attendre les résultats de l'expérience pour pouvoir déterminer avec quelque certitude le montant des frais de cet Office ;

Considérant que, s'il a paru rationnel de s'inspirer, pour la détermination de la dépense maxima en question, des chiffres de la dépense prévue en 1886 pour l'Office central des Postes et des Télégraphes, il convient d'ajouter que l'Union postale comprend toutes les nations civilisées de la Terre, tandis que la Convention internationale pour les chemins de fer ne s'applique même pas à tous les Etats de l'Europe ;

Considérant néanmoins que, eu égard à l'incertitude qui règne encore aujourd'hui sur l'importance et les limites qu'il y aura lieu d'assigner aux fonctions de l'Office central des chemins de fer, il est rationnel de fixer, pour le maximum de la dépense de cet Office, un chiffre plutôt trop élevé que trop bas, de manière à faciliter le travail d'organisation et de surveillance qui incombe au Conseil fédéral, étant entendu, du reste, que le Conseil fédéral fera tout ce qui sera possible pour assigner à ces dépenses de justes limites ;

Considérant qu'il ne paraît pas utile d'établir dans ces conditions un budget détaillé de l'Office central des chemins de fer et qu'il serait rationnel, pour les motifs qui précèdent, de fixer à cent mille francs (100.000) la dépense maxima à prévoir dans l'alinéa 3 de l'article I ;

Considérant que, conformément à l'opinion de la Délégation suisse, ce chiffre de francs 100.000 semble être un maximum supérieur aux dépenses effectives qu'entraînera le fonctionnement de l'Office central et qu'en admettant même que la dépense effective atteigne francs 100.000, il en résulterait, d'après la statistique internationale des chemins de fer établie pour l'année 1882, que pour les 125,000 kilomètres environ, qui seront soumis à la présente Convention internationale, la dépense par kilomètre atteindrait fr. 0,80 ;

Est d'avis de fixer à cent mille francs (100.000) le chiffre de la dépense maxima de l'Office central, à insérer à l'alinéa 3 de l'article I du Règlement relatif à l'institution d'un Office central. — Adopté.

La séance est levée à 5 heures 1/2.

La prochaine séance plénière aura lieu demain à quatre heures de l'après-midi.

Le président,
WELTI.

Les secrétaires,
VOGT, MURSET.

(A suivre.)

TROISIÈME PARTIE

LOIS ET DOCUMENTS DIVERS

FRANCE

Décret sur la police de la navigation relative aux bateaux de pêche étrangers circulant dans les eaux territoriales.

(19 août 1888) (1).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies,
Vu la loi du 1^{er} mars 1888, interdisant la pêche aux étrangers dans les eaux territoriales de France et d'Algérie (2);
Vu l'avis du conseil d'amirauté, en date du 12 juin 1888;
Le Conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Article premier. — Indépendamment des prescriptions générales qui peuvent être édictées en ce qui concerne la circulation dans les eaux territoriales françaises, les bateaux étrangers à voiles ou à vapeur, munis d'engins de pêche, sont, sous les peines prévues à l'article 11 de la loi du 1^{er} mars 1888, soumis aux règles suivantes, en dedans des limites fixées à l'article premier de la loi et par les décrets rendus en exécution de cet article.

Art. 2. — Ils doivent porter des marques (noms, numéros ou lettres) permettant de reconnaître extérieurement leur individualité.

Ces marques ne peuvent être ni couvertes, ni effacées, ni altérées.

Art. 3. — Ils doivent être pourvus de pièces officielles délivrées par les autorités compétentes de leur pays, attestant leur nationalité, justifiant leurs marques extérieures et indiquant les noms de leurs propriétaires et de leur capitaine ou patron.

Ces pièces doivent être exhibées à la première réquisition des autorités désignées à l'article 4 de la loi du 1^{er} mars 1888.

Art. 4. — Pendant leur séjour dans les eaux territoriales, ils doivent arborer en tête de mât un pavillon bleu, ayant au moins 65 centimètres de guindant sur 97 centimètres de longueur.

(1) *Journal Officiel* du 22 août 1888.

(2) V. *Archives*, 1888, II, p. 79.

De nuit, ils sont obligés de porter les feux qui sont réglementaires à bord des bâtiments français.

Art. 5. — Il est interdit aux bateaux de pêche étrangers de gêner la navigation à l'entrée des ports et des rades, ainsi que les exercices et manœuvres des bâtiments de guerre, les services publics et les opérations de pêche des bateaux français.

En conséquence, ils sont tenus de déférer à l'injonction de se retirer qui leur serait faite par les autorités françaises.

Art. 6. — Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel* de la marine.

Fait à Fontainebleau, le 19 août 1888.

CARNOT.

FRANCE

Loi portant dérogation à la loi du 5 juillet 1844 sur les brevets d'invention et à la loi du 23 juin 1857 sur les marques de fabrique pour les produits admis à l'Exposition universelle de 1889.

(30 octobre 1888) (1).

Article premier. — Toute personne brevetée en France, ou ses ayants-droits, pourra, sans encourir de déchéance, y introduire les objets fabriqués à l'étranger et semblables à ceux garantis par son brevet qu'elle aura été admise à faire figurer à l'Exposition universelle de 1889.

Art. 2. — La déchéance sera encourue si ces objets ne sont pas réexportés dans le délai de trois mois à partir du jour de la clôture officielle de l'Exposition.

Art. 3. — Toute personne brevetée en France qui aura fait figurer à l'Exposition universelle de 1889 un objet semblable à celui qui est garanti par son brevet sera considérée comme ayant exploité sa découverte ou son invention en France, depuis la date de l'ouverture officielle de cette Exposition.

La déchéance prévue à l'article 32, paragraphe 2 de la loi du 5 juillet 1844 sera interrompue ; le délai de déchéance courra à nouveau à partir de la clôture officielle de l'Exposition.

Art. 4. — Les objets figurant à l'Exposition universelle de 1889 et pour lesquels il aura été pris, en France, un brevet d'invention ou effectué un dépôt de dessin ou de modèle de fabrique, conformément à la loi du 18 mars 1806, ou sur lesquels sera apposée une marque de fabrique ou de commerce déposée en France, en vertu de la loi du 23 juin 1857, et qui sont argués de contrefaçon, ne pourront être saisis que par description dans l'intérieur de l'Exposition.

Les objets exposés par des étrangers ne pourront être saisis ni à l'intérieur, ni à l'extérieur de l'Exposition, si le saisissant n'est pas protégé dans le pays auquel appartient le saisi.

Toutefois, ces objets ne pourront être vendus en France, et ils devront être réexportés dans le délai fixé par l'article 2.

(1) *Journal Officiel* du 1^{er} novembre 1888.

FRANCE

Décret relatif à la compétence des conseils de guerre à Diégo-Suarez.

(24 août 1888) (1).

Le Président de la République française,

Vu l'article 18 du sénatus-consulte du 3 mai 1854 ;

Vu le décret du 4 mai 1888, rattachant à Diégo-Suarez la colonie de Nossi-Bé et l'île Sainte-Marie de Madagascar.

Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies,

Décrète :

Article premier. — Sont justiciables des conseils de guerre siégeant à Diégo-Suarez, tous individus inculpés de crimes ou délits militaires ou de nature à compromettre la sécurité de la colonie.

Art. 3. — La disposition qui précède n'est pas applicable aux îles de Sainte-Marie de Madagascar et de Nossi-Bé et à leurs dépendances.

Art. 2. — Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal Officiel* de la République française, au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel* de l'administration des colonies.

Fait à Fontainebleau, le 24 août 1888.

CARNOT.

— Ce décret est accompagné du rapport suivant, adressé par le Ministre de la marine et des colonies au Président de la République :

Pendant les premières années qui ont suivi notre installation à Diégo-Suarez, il avait paru nécessaire de soumettre à un régime spécial ce territoire, considéré plutôt comme un poste militaire que comme une colonie.

Rien ne permet aujourd'hui de mettre en doute la continuation de nos relations pacifiques avec les Hovas.

D'un autre côté, notre nouvel établissement, dont la population s'est accrue avec rapidité, est devenu le siège d'un gouvernement auquel ont été rattachées, par décret du 4 mai dernier, la colonie de Nossi-Bé et l'île de Sainte-Marie de Madagascar. Je crois donc le moment venu de donner au gouvernement de Diégo-Suarez la plénitude des attributions qu'exercent les autres gouverneurs.

La seule mesure de précaution que je considère encore comme utile consiste à rendre justiciables des conseils de guerre tous les auteurs ou complices, quels qu'ils soient, de crimes ou délits militaires ou qui pourraient compromettre la sécurité de la colonie.

Tel est l'objet du projet de décret qui suit.

FRANCE

Décret relatif aux étrangers résidant en France.

(2 octobre 1888).

Le Président de la République française,

Vu la loi des 19-22 juillet 1791 ; vu les articles 3 et 13 du code civil ;

(1) *Journal Officiel* du 26 août 1888.

vu la loi du 3 décembre 1849 ; vu l'article 471, paragraphe 15 du code pénal ; vu l'avis du Conseil d'Etat du 20 prairial an XI ;

Sur la proposition du président du conseil, ministre de l'intérieur,
Décrète :

Article premier. — Tout étranger non admis à domicile qui se proposera d'établir sa résidence en France devra, dans le délai de quinze jours à partir de son arrivée, faire à la mairie de la commune où il voudra fixer cette résidence une déclaration énonçant :

- 1° Ses nom et prénoms, ceux de ses père et mère ;
- 2° Sa nationalité ;
- 3° Le lieu et la date de sa naissance ;
- 4° Le lieu de son dernier domicile ;
- 5° Sa profession ou ses moyens d'existence ;
- 6° Le nom, l'âge et la nationalité de sa femme et de ses enfants mineurs, lorsqu'il sera accompagné par eux.

Il devra produire toutes pièces justificatives à l'appui de sa déclaration. S'il n'est pas porteur de ces pièces, le maire pourra, avec l'approbation du préfet du département, lui accorder un délai pour se les procurer.

Un récépissé de sa déclaration sera délivré gratuitement à l'intéressé.

Art. 2. — Les déclarations seront faites à Paris au préfet de police et, à Lyon, au préfet du Rhône.

Art. 3. — En cas de changement de domicile, une nouvelle déclaration sera faite devant le maire de la commune où l'étranger aura fixé sa résidence.

Art. 4. — Il est accordé aux étrangers résidant actuellement en France et non admis à domicile, un délai d'un mois pour se conformer aux prescriptions qui précèdent (1).

Art. 5. — Les infractions aux formalités édictées par le présent décret seront punies des peines de simple police, sans préjudice du droit d'expulsion qui appartient au ministre de l'intérieur, en vertu de la loi du 3 décembre 1849, article 7.

Art. 6. — Le président du conseil, ministre de l'intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris le 2 octobre 1888.

Signé CARNOT.

Ce décret est accompagné d'un rapport adressé au Président de la République par M. Floquet, président du Conseil, ministre de l'intérieur. En voici le texte :

(1) Un décret du 27 octobre a prorogé le délai jusqu'au 1^{er} janvier 1889. Il est accompagné du rapport suivant du Ministre de l'intérieur :

Les étrangers de toute nationalité résidant en France se sont conformés avec empressement aux prescriptions du décret du 2 octobre 1888.

Aucune difficulté sérieuse ne s'est élevée dans l'application de cette mesure. La production des pièces justificatives qui doivent être fournies à l'appui des déclarations a seule donné lieu à l'examen de questions de simple interprétation du décret, et, partout, ces questions ont été résolues par les autorités locales avec l'esprit le plus large de bienveillance.

Il est donc permis de compter, dès aujourd'hui, sur la prompte et complète exécution de ce décret.

Le nombre des étrangers fixés en France étant toutefois considérable, il n'a pas été possible à un grand nombre d'entre eux de se mettre en règle dans le délai d'un mois primitivement imparti.

Monsieur le Président,

Les relevés de la statistique démontrent que le nombre déjà considérable d'étrangers résidant en France s'accroît sans cesse par un mouvement d'immigration qui va toujours progressant.

Cette situation m'a paru s'imposer à l'attention particulière du gouvernement et j'ai pensé que, à l'exemple de ce qui se pratique chez la plupart des autres nations, il conviendrait de mettre l'administration à même de connaître les conditions dans lesquelles se produit l'établissement, sur notre territoire, des personnes ou des familles venues de l'étranger.

J'ai l'honneur de soumettre à cet effet à votre signature le décret ci-joint, qui impose aux étrangers déjà établis en France ou venant s'y fixer l'obligation de faire à l'autorité de leur résidence des déclarations concernant leur identité et leur nationalité, avec production de pièces justificatives à l'appui. Ces dispositions ne sauraient soulever légitimement aucune protestation fondée sur nos engagements conventionnels, puisque l'accomplissement des formalités prescrites ne donnera lieu à la perception d'aucune taxe et demeurera purement gratuit.

Il est d'ailleurs bien entendu que la nouvelle réglementation ne s'applique qu'aux étrangers qui se sont définitivement fixés en France ou qui s'y établissent avec la pensée d'y faire un séjour prolongé. Ces dispositions ne concernent pas les étrangers qui sont momentanément de passage sur notre territoire pour leurs affaires ou leurs plaisirs.

Nous empruntons au *Journal des Débats* l'analyse suivante d'une étude publiée par la division de statistique du ministère du commerce sur les résultats du dénombrement de 1886.

La première chose qui frappe à la lecture des tableaux officiels, c'est la progression continue des étrangers sur notre sol. En 1851, sur une population totale de 35,783,170 âmes, on comptait 380,831 étrangers, soit 1.06 0/0 de la population totale. Au lendemain de la guerre, en 1872, le nombre des étrangers a doublé : il s'élève à 740,668, soit 2.03 0/0 de la population totale qui était alors de 36,102,921 âmes.

De 1872 à 1873, le nombre des étrangers s'accroît lentement : le dénombrement de 1876 signale la présence de 801,731 étrangers. En 1881, le recensement accuse 1,001,090 étrangers, soit 2.67 0/0 de la population totale. Enfin, en 1886, sur une population totale de 37,930,759 âmes, on compte 1,126,531 étrangers, soit 2.97 0/0 de la population. Ainsi le nombre des étrangers a triplé en trente-cinq ans, alors que la population indigène n'augmentait que de 1 million 401,889 âmes.

Si maintenant nous cherchons à nous rendre compte de l'augmentation des étrangers par nationalité, nous voyons que les Italiens prennent le premier rang. Depuis 1851, l'effectif des Italiens a plus que quadruplé. C'est entre 1872 et 1876 qu'il a le plus augmenté. En 1886, on a recensé 264,568 Italiens sur notre sol. Les départements où l'on en compte le plus sont les suivants : Bouches-du-Rhône, 70,088 ou 12 0/0 de la population totale ; les Alpes-Maritimes, 39,165 ; la Seine, 28,531 ; le Var, 23,105 ; la Corse, 16,087 ; le Rhône, 10,154 ; la Savoie, 8,101 ; l'Hérault, 5,187 ; l'Isère, 3,375.

Les Belges fixés en France représentent un effectif de 482,261 âmes, mais la progression a été moins rapide que pour les Italiens. Les départements où les Belges dominent sont : le Nord, 298,991, soit 18 0/0 de la population totale ; la Seine, 57,649 ; les Ardennes, 32,871 ; le Pas-de-Calais, 18,545 ; l'Oise, 12,731 ; Seine-et-Oise, 9,993 ; l'Aisne, 9,313 ; la Marne, 6,137 ; la Meuse, 3,325.

Le nombre des Allemands recensés dépasse 100,000, bien qu'il ait diminué de moitié après la guerre de 1870. En effet, avant cette époque, 46.000 Allemands habitaient les provinces conquises. Plus du tiers des Allemands résident dans le département de la Seine (33,718 dans la Seine, dont 30,229 à Paris) ; dans la

Meurthe-et-Moselle, on en compte 20,683; dans les Vosges, 4,947; à Belfort, 4,807; dans la Marne, 3,345; en Seine-et-Oise, 2,660; dans la Gironde, 1,455; dans le Rhône, 1,360.

Depuis vingt-cinq ans, le chiffre des Hollandais a doublé. Il est actuellement de 37,149, dont 19,227 habitant la Seine. Dans ces chiffres sont compris les Luxembourgeois, qui, politiquement, dépendent de la Couronne de Hollande.

L'émigration suisse fournit un contingent de 78,584 individus, dont 27,233 habitent Paris et les environs. On compte 10,777 Suisses dans le Doubs, 4,617 dans le Rhône; 3,057 en Seine-et-Oise, 2,135 dans les Bouches-du-Rhône.

Les Espagnols ont presque triplé depuis 1851. A cette époque, ils étaient, y compris les Portugais, 29,723; ils sont, aujourd'hui, 79,550, sans compter les Portugais, au nombre de 1,292. La plus grande partie habite presque exclusivement les départements qui touchent à leur pays, bassin de la Garonne et le littoral de la Méditerranée; il faut en excepter, toutefois, le département de la Seine où ils sont au nombre de 4,242, dont 3,832 à Paris.

Les Anglais et autres originaires du Royaume-Uni augmentent relativement peu et constituent 3.02 0/0 du total général des étrangers. Ils sont au nombre de 36,134. La plus grande partie de ces Anglais habitent Paris et les environs: 14,701 dans le département de la Seine, 1,922 dans la Seine-Inférieure, 1,555 dans l'Oise et 1,499 dans Seine-et-Oise.

Enfin, sur les 10,253 Américains du Nord et du Sud recensés, 6,915 habitent Paris et ses environs.

Le chiffre des naturalisés français est relativement peu élevé, en comparaison de celui des étrangers: il était de 103,886, en 1886, dont 22,793 à Paris, 13,426 dans le Nord; 11,340 dans la Meurthe; 2,654 dans Seine-et-Oise. Ce n'est qu'à partir de 1872 que le nombre des naturalisés a augmenté dans de sensibles proportions: 15,303 en 1872, 34,510 en 1876, 77,046 en 1881 et, enfin, 103,886 en 1886.

Sur le chiffre total des étrangers on constate que 300,000 environ sont nés sur notre territoire dont un grand nombre depuis deux générations.

Le *Journal Officiel* du 28 octobre publie un tableau du dénombrement de la population algérienne en 1886.

Il ressort de ce document que la population totale des trois départements algériens était, au 30 mai 1886, de 3,324,326 habitants. Indépendamment des 55,149 personnes comptées à part (militaires, marins ou détenus), il y avait 217,652 Français d'origine ou naturalisés; 22,689 Israélites naturalisés en masse par le décret du 24 octobre 1870, et 18,574 personnes nées de ces Israélites naturalisés. A côté de cette population française se trouvaient 202,036 étrangers de diverses nationalités européennes, 2,787,033 sujets français (Arabes, Kabyles ou Mzabites), 4,886 Tunisiens et 16,297 Marocains.

Enfin, la population agglomérée ne dépassait pas le chiffre de 542,673 habitants.

FRANCE

Règlement sur les conditions d'admission dans les carrières diplomatique et consulaire.

(10 juillet 1880 et 23 août 1888) (1).

TITRE I

Du concours à l'entrée du surnumérariat au ministère des affaires étrangères.

Article premier. — Un concours sera ouvert au mois de janvier de

(1) Un décret inséré au *Journal Officiel* du 25 août 1888 a modifié les articles 8, 11 et

chaque année, pour l'admission dans les carrières diplomatique et consulaire.

Art. 2. — Les jeunes gens qui auront été reçus à ce concours opteront, selon leur rang et avec l'agrément du ministre, pour la carrière diplomatique ou consulaire, mais ils ne seront, en aucun cas, tenus d'accepter un poste à l'étranger avant la fin de leur surnumérariat qui sera de trois années.

A l'issue de ce stage, qu'ils accompliront, soit à la direction des affaires politiques et au contentieux de droit public, soit à la direction des affaires commerciales et au contentieux de droit privé, suivant qu'ils se destinent à la diplomatie ou aux consulats, ils subiront un examen de classement et seront nommés, selon leur rang, soit à l'intérieur attachés payés dans leurs directions respectives, soit à l'extérieur secrétaires d'ambassade de troisième classe ou consuls suppléants.

Art. 3. — Le ministre des affaires étrangères pourra autoriser un certain nombre de jeunes gens, qui se préparent au concours, à participer temporairement aux travaux de l'administration centrale et des ambassades, légations et consulats, sans que cette décision modifie à leur égard les conditions de leur admission définitive dans les carrières diplomatique et consulaire.

TITRE II

CHAPITRE PREMIER. — *Annonce du concours et formation de la liste des candidats.*

Art. 4. — Le ministre des affaires étrangères indiquera au mois de novembre de chaque année, par arrêté, le nombre des places à mettre au concours et déterminera la date des épreuves.

Art. 5. — L'arrêté du ministre des affaires étrangères sera inséré au *Journal officiel* avec le texte des articles 7, 8, 10 et 14 du présent décret et adressé immédiatement aux préfets des départements ainsi qu'aux recteurs des académies.

Art. 6. — Le délai entre l'insertion de l'arrêté au *Journal officiel*, et le jour fixé pour l'ouverture des épreuves sera de deux mois.

Art. 7. — Les aspirants se présenteront à la direction du personnel du ministère des affaires étrangères (actuellement au cabinet du ministre), de trois à six heures, dans les trente jours à partir de l'insertion de l'arrêté au *Journal Officiel* ; ils déposeront leur acte de naissance, ainsi que les pièces justificatives énoncées dans l'article suivant.

Art. 8 — Nul ne pourra se faire inscrire en vue du concours :

1^o S'il n'est Français jouissant de ses droits ;

2^o S'il a, au 1^{er} janvier de l'année du concours, moins de vingt-et-un ans et plus de trente ans (décret du 27 avril 1883) ;

3^o S'il n'a rempli ses obligations militaires ;

4^o S'il ne produit, soit un diplôme de licencié en droit, ès-sciences ou ès-lettres, soit un diplôme de l'école des chartes, soit un certificat attestant qu'il a satisfait aux examens de sortie de l'école normale supérieure, de l'école polytechnique, de l'école nationale des mines, de l'école

14 du décret du 10 juillet 1880 pour les motifs indiqués dans le rapport du ministre des affaires étrangères, dont on trouvera le texte ci-après. Nous reproduisons le règlement dans son ensemble tel qu'il résulte de la combinaison des deux décrets.

nationale des ponts et chaussées, de l'école centrale des arts et manufactures, de l'école forestière, de l'école spéciale militaire ou de l'école navale, soit un brevet d'officier dans l'armée active de terre ou de mer, *soit, à la condition d'être bachelier ès-lettres ou ès-sciences, un diplôme de l'école des sciences politiques, de l'école des hautes études commerciales, d'une école supérieure de commerce agréée par le Gouvernement ou de l'Institut national agronomique* (1).

8° S'il s'est déjà présenté trois fois.

Art. 9. — La liste des inscriptions sera close par la direction du personnel cinq jours après l'expiration du délai fixé par l'article 7.

Art. 10. — La liste des candidats qui seront admis à concourir sera dressée et arrêtée définitivement par le ministre, cinq jours au moins avant l'ouverture du concours; elle sera déposée à la direction du personnel (au cabinet du ministre) où toute personne pourra en prendre communication.

Nul ne pourra se présenter plus de trois fois au concours (décret du 27 avril 1883).

Art. 11. — Le jury du concours se composera d'un directeur ou d'un ministre plénipotentiaire faisant fonctions de président et de quatre membres désignés par le ministre, dont deux devront être choisis en dehors de la carrière. Le président du jury aura la direction et la police du concours; il aura voix prépondérante en cas de partage.

Art. 12. — Le nombre des juges présents jusqu'à la fin des épreuves ne pourra être moindre de trois.

Art. 13. — Il sera dressé procès-verbal de chaque séance, et le procès-verbal sera signé par chacun des juges.

CHAPITRE III. — *Matières des épreuves.*

Art. 14. — Les épreuves du concours porteront :

1° Sur l'organisation constitutionnelle, judiciaire, administrative et *financière* de la France et des principaux États étrangers.

Constitution politique. — Pouvoir exécutif, législatif, judiciaire. — Principaux éléments des budgets. — Système des impôts. — Dettes publiques,

2° Sur les principes généraux du droit international public et privé :

a. Traités de paix, d'alliance, d'amitié, de subsides, de garantie, de neutralité, de cession de territoire, de limite, d'établissement, de voisinage (exploitation des forêts, navigation fluviale, servitudes), de secours (rapatriements), de propriété littéraire, artistique et industrielle, d'indemnités, de juridiction, d'extradition, d'exécution des jugements, d'assistance judiciaire; conventions monétaires, postales, télégraphiques; conventions relatives aux chemins de fer; conventions relatives à l'abolition de la traite des noirs.

Traités d'union douanière, de commerce, de navigation; conventions consulaires; conventions pour le règlement des successions.

b. Missions diplomatiques; établissements consulaires, attributions,

(1) La partie en italiques a été ajoutée par le Décret de 1888.

privilèges et immunités des agents ; capitulations ; juridiction consulaire.

c. Statut personnel, statut territorial, condition des étrangers en France.

d. Etat de paix. Etat de guerre ; neutralité et intervention.

e. Objet et procédure des négociations diplomatiques, congrès, conférences, commissions internationales.

f. Droit international maritime. Liberté des mers. Mers territoriales. Pêcheries. Navires de commerce ; leur nationalité. Navires de guerre ; leur exterritorialité. Droit de visite. Contrebande de guerre. Déclaration du Congrès de Paris. Course. Blocus. Prises. Piraterie. Traite des noirs.

3° Sur les premiers éléments *du droit civil*, du droit commercial et du droit maritime :

a. Droit civil : Actes de l'état-civil. Notions sommaires sur le domicile et l'absence, le mariage, la tutelle, les successions, les donations, les testaments, les contrats et obligations, les hypothèques et les privilèges.

b. Droit commercial : Actes de commerce. Tribunaux et chambres de commerce. Lettres de change. Effets de commerce. Chèques. Sociétés de commerce.

c. Droit maritime : Navires. Propriété des navires. Armement et expédition. Equipages. Papiers de bord. Affrètement. Avaries. Assurances. Hypothèque maritime.

4° Sur l'histoire des traités depuis le congrès de Westphalie jusqu'au congrès de Berlin :

a. Transformations successives du système politique de l'Europe depuis le traité de Westphalie jusqu'au congrès de Vienne.

b. Etat de l'Europe après le congrès de Vienne.

c. Transformations successives du système politique de l'Europe et principaux traités conclus entre les Etats européens depuis le congrès de Vienne.

d. Fondation des Etats américains. Leurs relations entre eux et avec les Etats de l'Europe. Relations générales de la France avec les Etats de l'Afrique et de l'Asie.

5° Sur la géographie politique et commerciale, *la statistique commerciale, agricole et industrielle* :

a. Délimitation des principaux Etats. Cours d'eau, montagnes.

b. Population. Armées. Places fortes.

c. Ports militaires et arsenaux. Ports marchands. Effectif naval des principales puissances maritimes. Marine de guerre. Marine de commerce. Importance relative des puissances maritimes dans l'industrie des transports.

d. Grands centres commerciaux et industriels. Entrepôts. Docks. Foires et marchés internationaux. Canaux. Chemins de fer. Lignes télégraphiques. Lignes de paquebots subventionnées et non subventionnées. Principales routes commerciales du trafic européen.

e. Principaux produits naturels et industriels. Lieux de production.

Pays d'importation et d'exportation de l'industrie et du commerce français. Statistique de ce commerce.

f. Systèmes monétaires des principaux Etats de l'Europe.

g. Colonies.

6° Sur les éléments de l'économie politique : Production de la richesse. Capital. Travail. Liberté du travail, prohibition et monopole. Division du travail. Produit brut et produit net. Des échanges. Libertés commerciales et restrictions douanières. Douanes, termes usités dans les relevés de l'administration des douanes. Admissions temporaires. Drawback. De la monnaie. Du papier-monnaie. Du change, du crédit et des banques.

7° Sur la langue anglaise ou la langue allemande.

CHAPITRE IV. — *Nature et mode des épreuves.*

Art. 15. — Il y aura une épreuve préparatoire et des épreuves définitives.

Art. 16. — L'épreuve préparatoire consistera en une composition par écrit sur un sujet relatif à l'une des matières énoncées dans l'article 14.

Art. 17. — Le sujet de composition, commun à tous les candidats, sera tiré au sort entre trois sujets qui auront été choisis, séance tenante, par le jury, et mis sous enveloppe cachetée.

Le tirage au sort sera fait par le président en présence des candidats.

Art. 18. — Tous les candidats seront immédiatement renfermés de manière à n'avoir aucune communication avec le dehors.

La surveillance sera confiée à l'un des juges désigné par le président du jury.

Les candidats ne pourront s'entr'aider dans leur travail, ni se servir de livres ou de notes manuscrites.

Le temps accordé pour la composition sera de six heures.

Art. 19. — Les compositions seront faites sur un papier délivré aux candidats et en tête duquel ils inscriront leurs noms et prénoms.

Lors du dépôt de la composition sur le bureau, le juge surveillant placera en tête un numéro d'ordre qui sera répété sur le manuscrit.

Les têtes des compositions seront détachées à l'instant et réunies sous une enveloppe cachetée, laquelle ne sera ouverte qu'après l'examen et le jugement.

Art. 20. — La liste des candidats, admis aux épreuves définitives, sera dressée par ordre alphabétique ; elle sera déposée à la direction du personnel, où les concurrents pourront en prendre communication.

Art. 21. — Les épreuves définitives consisteront en une épreuve écrite et une épreuve orale.

Art. 22. — Pour l'épreuve par écrit, les concurrents feront une composition sur un sujet, tiré au sort par le président du jury, ainsi qu'il a été dit à l'article 17.

Ce sujet, commun à tous les candidats, pourra porter sur les diverses matières indiquées dans les cinq premiers paragraphes de l'article 14.

Les candidats devront rédiger leur travail dans les conditions fixées par l'article 18.

Ils ne devront avoir à leur disposition ni livres, ni notes.

Art. 23. — Après la remise des compositions, il sera procédé, en séance publique, à l'épreuve orale.

Art. 24. — L'épreuve orale portera sur toutes les matières indiquées en l'article 14 ci-dessus. L'examen sur les langues vivantes consistera en la lecture et la traduction d'un texte imprimé.

Art. 25. — Dans l'épreuve orale, l'ordre à suivre entre les candidats sera indiqué par un tirage au sort.

CHAPITRE V. — *Jugement* (1).

Art. 26. — Lorsque les épreuves seront terminées, le président prononcera la clôture du concours et le jury procédera immédiatement et en séance secrète à la délibération.

Art. 27. — Si, d'après les résultats du concours, le jury estime qu'il n'y a pas lieu à nomination ou qu'il n'y a pas lieu de pourvoir à toutes les places vacantes, il en sera fait déclaration en séance publique.

Art. 28. — La liste des nominations sera dressée par ordre de mérite.

Art. 29. — Le jury pourra faire procéder à une nouvelle épreuve orale entre les candidats qui seront placés sur le même rang.

Art. 30. — Le jugement sera rendu sans désenparer et le résultat du concours proclamé en séance publique.

Extrait du procès-verbal, signé du président et de tous les juges, sera transmis immédiatement au Ministre des Affaires étrangères.

(1) Un arrêté ministériel du 8 mai 1882 a posé les règles suivantes sur le mode d'appréciation des épreuves :

Article premier. — La valeur relative des diverses matières sur lesquelles portent les épreuves du concours pour l'admission dans les carrières diplomatique et consulaire est fixée de la manière suivante :

Compositions écrites :

Histoire diplomatique.....	3
Droit international.....	3

Examen oral :

Droit constitutionnel et administratif.....	1
Droit international.....	1
Droit commercial et maritime et Economie politique....	1
Histoire diplomatique.....	1
Géographie.....	1
Langues vivantes.....	1

Art. 2. — Les compositions écrites des concurrents et leurs réponses à l'examen oral seront appréciées de la manière suivante :

Nul	0
Très mauvais.....	1
Mauvais.....	2
Médiocre.....	3
Assez bien.....	4
Bien.....	5
Très bien.....	6

Art. 3. — Le classement des candidats par ordre de mérite résultera de la quantité de points obtenue par l'addition qui sera faite des différentes notes préalablement multipliées par les coefficients indiqués à l'article premier.

TITRE III. — De l'Examen de Classement.

CHAPITRE PREMIER. — *Matières de l'Examen.*

Art. 31. — L'examen de classement placé à l'issue du stage triennal portera, pour les attachés diplomatiques, sur les langues Allemande et Anglaise et l'Histoire diplomatique contemporaine, et, pour les attachés consulaires, sur les langues Anglaise et Espagnole ou Allemande, la Géographie commerciale et la Législation douanière de la France et des pays étrangers.

Art. 32. — Il se composera d'épreuves écrites et d'épreuves orales sur les diverses matières indiquées dans l'article précédent.

Art. 33. — Les épreuves sur les langues vivantes comprendront : à l'écrit, une version et un thème sans dictionnaire, et, à l'oral : 1^o la lecture à haute voix et la traduction d'un document ; 2^o l'analyse immédiate d'un document lu aux candidats.

Art. 34. — Il sera tenu compte, dans le classement des attachés, du zèle et des aptitudes dont ils auront fait preuve pendant leur stage, des langues vivantes supplémentaires qu'ils parleraient, ainsi que des diplômes dont ils seraient munis, indépendamment de celui de licencié en droit.

CHAPITRE II. — *Organisation du Jury d'examen.*

Art. 35. — Le jury d'examen sera présidé par le directeur du personnel et composé, sur la désignation du Ministre, d'un sous-directeur et d'examinateurs spéciaux pour les langues vivantes.

CHAPITRE III. — *Du Classement.*

Art. 36. — Une fois les épreuves terminées, le jury statuera en se conformant aux règles prescrites par les articles 26, 29 et 30 du présent décret.

Art. 37. — Si, après avoir classé les attachés par ordre de mérite, le jury estimait qu'un ou plusieurs d'entre eux n'eussent pas atteint une moyenne suffisante, il en informerait le Ministre des Affaires étrangères. Ces attachés seront ajournés à l'examen de l'année suivante et prévenus qu'ils seraient frappés d'exclusion définitive s'ils ne subissaient pas avec succès cette nouvelle épreuve.

Art. 38 et 39. — *Dispositions transitoires.*

— Rapport adressé, le 23 août 1888, au Président de la République par M. Goblet, Ministre des Affaires étrangères :

Un décret en date du 10 juillet 1880 a déterminé les conditions d'admission dans les carrières diplomatique et consulaire.

Les dispositions de ce décret, inspirées par une pensée démocratique, établissent le même programme de concours et les mêmes conditions pour tous les candidats à l'entrée des deux carrières dans lesquelles existent des règles précises d'assimilation par la classification et l'équivalence des grades.

Cet état de choses, consacré par l'expérience, ne saurait être, dans ma pensée, l'objet d'aucune modification essentielle ; je crois, au contraire, qu'il convient

de le maintenir et de le consolider, en y introduisant seulement quelques dispositions nouvelles qui répondent à l'importance croissante des questions économiques dans les relations internationales.

A cet effet, il m'a paru tout d'abord qu'il convenait d'attribuer une part plus large que par le passé aux matières d'examen concernant le commerce, l'industrie, les finances et l'économie politique. Il y aurait lieu, en conséquence, d'ajouter au programme du concours les matières suivantes : 1^o l'organisation financière de la France et des principaux Etats étrangers, comprenant les éléments essentiels des budgets, le système des impôts et les dettes publiques ; 2^o les premiers éléments du droit civil, à savoir les actes de l'état-civil ainsi que des notions sommaires sur le domicile et l'absence, le mariage, la tutelle, les successions, les donations, les testaments, les contrats et obligations, les privilèges et hypothèques ; 3^o enfin la statistique commerciale, agricole et industrielle.

D'un autre côté, en vue de permettre l'accès du concours à des jeunes gens qui, sans être munis du diplôme de licencié en droit ou d'un titre de l'ordre littéraire ou scientifique équivalent à ce diplôme, posséderaient néanmoins une instruction générale suffisante et se seraient préparés plus particulièrement à des études économiques, je pense qu'au nombre des candidats à ce concours pourraient être admis les jeunes gens, bacheliers ès-lettres ou ès-sciences, qui seraient munis du diplôme de l'Ecole des hautes études commerciales, d'une Ecole de commerce agréée par le Gouvernement, de l'Ecole des sciences politiques, de l'Institut national agronomique.

Ces mesures seraient, d'ailleurs, conformes aux vœux qu'a émis la commission extraparlamentaire instituée par l'un de mes honorables prédécesseurs à l'effet d'étudier l'organisation consulaire française, et qui ont été exprimés également par plusieurs commissions du budget, notamment, l'année dernière, par l'organe de M. Gerville-Réache, rapporteur du budget du ministère des affaires étrangères.

Déjà, le décret du 24 juin 1886, qui a organisé le cadre des élèves-ehanceliers, avait répondu en partie aux vœux que je viens de rappeler ; les modifications que je vous propose d'apporter au décret du 10 juillet 1880 auraient pour effet d'y donner une satisfaction encore plus complète, à partir du mois de janvier 1889, époque du prochain concours.

QUATRIÈME PARTIE

CHRONIQUE

ALLEMAGNE

Le *Reichsanzeiger* du 27 septembre a publié le rapport que le prince de Bismarck a adressé à l'empereur au sujet de la divulgation des Mémoires de Frédéric III. Voici le texte de ce document :

Le ministre président a, sur l'ordre de l'empereur, adressé la lettre suivante au ministre de la justice :

« Berlin, le 25 septembre.

« J'ai l'honneur de communiquer ci-joint à Votre Excellence la copie d'un rapport direct du 23 de ce mois, en vous faisant connaître que Sa Majesté a approuvé la conclusion de mon rapport, et en a ordonné la publication, en me chargeant de vous inviter à exécuter les intentions de Sa Majesté.

« Signé : BISMARCK. »

Voici le texte du rapport direct :

Friedrichsrue, le 23 septembre.

Sur l'ordre de S. M. l'empereur, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant relatif à la publication dans la *Deutsche Rundschau*, du prétendu Journal de feu l'empereur Frédéric. Je ne considère pas le Journal en question, dans la forme dans laquelle il a été publié, comme authentique. L'empereur, alors prince impérial, était sans doute en 1870, en dehors des négociations politiques, et pouvait par conséquent être incomplètement ou mal renseigné sur certains faits.

Je n'avais pas la permission du roi de m'entretenir avec le kronprinz sur les questions plus intimes de notre politique, d'abord parce que, d'une part, Sa Majesté craignait les indiscretions qui pourraient être commises avec la cour d'Angleterre, encore remplie de sympathie pour la France, et que, d'autre part, elle appréhendait un refroidissement dans les relations avec nos alliés allemands, à cause du but trop éloigné et des moyens violents qui étaient recommandés au kronprinz par des conseillers politiques d'une compétence douteuse.

Le kronprinz se trouvait donc en dehors de toutes les négociations d'affaires. Néanmoins, il n'est guère possible que, dans les notes quotidiennes des impressions reçues, il se soit glissé tant d'erreurs de faits et, notamment, d'erreurs chronologiques ; il paraît plutôt que les notes journalières elles-mêmes ont été retouchées ou du moins complétées par quelqu'un de l'entourage du prince impérial.

Dès les premières lignes, il est dit que, le 13 juillet 1870, je tenais la paix pour assurée, et voulais retourner à Varzin.

Des documents établissent au contraire que Son Altesse royale savait déjà alors que je considérais la guerre comme nécessaire, et que je ne serais retourné à Varzin qu'en donnant ma démission si cette guerre avait été évitée.

Les documents prouvent que Son Altesse royale était d'accord avec moi sur ce point. De même que dans les prétendues notes journalières, sous date du 15, il est dit, en propres termes, que le kronprinz pensait absolument comme moi que la paix et les concessions n'étaient déjà plus possibles.

Il n'est pas non plus exact que, à cette époque, le roi n'aurait fait aucune objection sérieuse contre une mobilisation. Sa Majesté croyait encore pouvoir maintenir la paix, et épargner au pays la guerre, et le prince le savait.

Sa Majesté était dans le Brandebourg et, pendant tout le trajet de son retour à Berlin, je n'ai pas été à même de plaider près de lui la mobilisation. Mais aussitôt après la lecture des dépêches de France, qu'il considéra comme équivalant à une déclaration de guerre, le roi, *proprio motu*, décida sans plus discuter la mobilisation. Déjà la veille, le kronprinz était d'accord avec moi sur la nécessité d'une mobilisation complète. Il coupa court à toute tergiversation nouvelle en annonçant au public, c'est-à-dire aux officiers présents, la décision royale par les mots : Guerre, mobiliser !

D'après les entretiens que j'eus alors avec le kronprinz, il n'est pas admissible qu'il ait pu prévoir qu'à la suite de cette campagne on jouirait d'une période de repos. Son Altesse royale partageait l'opinion générale, et il exprimait que cette guerre, quelle qu'en fût l'issue, allait inaugurer une série de guerres, ouvrir une ère belliqueuse. Il constatait néanmoins que la campagne était inévitable.

Il semble impossible que le kronprinz ait dit qu'il avait eu de la peine à obtenir que la Croix de Fer fût conférée à des non-Prussiens. Alors que j'étais encore à Versailles, et qu'au nom du roi je priais le kronprinz, à diverses reprises, de conférer cette croix à des non-Prussiens, Son Altesse royale ne me parut pas immédiatement très disposée à le faire. Il fallut les instances répétées de Sa Majesté pour qu'il procédât à cette mesure.

Particulièrement à noter, pour se rendre compte de l'authenticité du Journal, est cette erreur chronologique qu'une vive discussion avec moi sur l'avenir de l'Allemagne et la position de l'empereur vis-à-vis des princes, aurait eu lieu lorsque nous étions déjà à Versailles. Cet entretien s'est en réalité passé quand nous n'étions qu'à Donchery. Même sujet avait été traité sommairement dans une entrevue qui dura plusieurs heures ; je me souviens seulement que nous étions à cheval. Le fait s'est donc probablement produit près de Beaumont ou de Sedan. A Versailles, il n'y a plus eu aucune discussion comportant des divergences de vues entre moi et Son Altesse royale sur la future constitution de l'Allemagne.

Je dois plutôt supposer que Son Altesse s'était convaincue de la justesse de mon opinion concernant ce que nous pouvions obtenir ; en effet, depuis lors, dans les rares occasions où l'avenir de l'Allemagne et la question de l'empire ont été discutés en présence du roi et du kronprinz, j'ai toujours eu l'avantage d'avoir l'appui de ce dernier, contre les hésitateurs de Sa Majesté.

L'assertion du Journal portant que Son Altesse ait pu avoir l'intention d'employer la violence contre nos alliés, et éventuellement de rompre les traités fidèlement observés par eux et scellés de leur sang, est une calomnie à l'adresse de l'auguste défunt. Des coupables pensées de ce genre, coupables au point de vue de l'honneur comme à celui de la politique, ont pu trouver des représentants dans l'entourage de Son Altesse royale, mais elles étaient trop déloyales pour trouver asile dans son cœur et trop maladroites pour être approuvées par son sens d'homme d'Etat.

Ce qu'avance le Journal au sujet de mon attitude dans la question de l'empire en 1866, de l'infailibilité du Pape, de la Chambre haute ou des ministères d'empire, répond tout aussi peu à la réalité des faits. Le kronprinz n'a jamais douté un instant qu'en 1866 la restauration de l'empire n'eût été ni possible ni utile, et qu'un « Kaiser » de l'Allemagne du Nord, mais non un « empereur » (dans le sens français du mot), pouvait seul être, de par l'histoire, l'instrument propre à réaliser la renaissance nationale de l'Allemagne.

L'idée d'une Chambre haute a été également décidée entre nous à Donchery

le 4 septembre. Son Altesse royale comprenait que les rois et princes allemands ne pourraient être amenés à établir un rapport entre leurs gouvernements et la Chambre des Seigneurs prussienne.

L'infailibilité papale m'a toujours été indifférente. Elle l'était moins aux yeux de son Altesse royale. Je la considérais comme une faute de tactique du Pape précédent et je priai Son Altesse royale de laisser reposer cette question au moins durant la guerre. Son Altesse royale ne peut avoir eu la pensée, ne peut avoir noté dans son Journal que je préméditais de la soulever après la guerre.

Page 10, il est rapporté que le roi avait dicté au comte Hatzfeld le projet de lettre à l'empereur Napoléon. Le kronprinz était présent quand le roi m'ordonna de rédiger ce projet. Ce fut le comte qui le lut à Sa Majesté pour le soumettre à son approbation.

Il n'est pas croyable que sur ce point une erreur du genre de celle dont il s'agit se soit glissée dans des notes tenues au jour le jour.

D'après tout ce qui précède, je tiens pour apocryphe le Journal dans la forme où le publie la *Deutsche Rundschau*.

Dans le cas où il serait authentique, sa publication tomberait, à mon avis, sous le coup de l'article 92 du Code pénal; l'article est ainsi conçu: « Celui qui, avec intention, livre à la publicité des secrets d'Etat ou des informations dont le secret est nécessaire au bien de l'empire d'Allemagne, etc. »

S'il est un secret d'Etat, ce serait bien, au premier chef, l'information, au cas où elle serait vraie, d'après laquelle, au moment de la création de l'empire, l'empereur Frédéric aurait nourri l'intention de violer la foi due à nos confédérés du Sud, de rompre les traités passés avec eux et de leur faire violence. Un certain nombre d'autres assertions, telles que les prétendus jugements portés par le kronprinz sur LL. MM. les rois de Bavière et de Wurtemberg; les indications concernant la lettre du roi de Bavière et les origines de cette lettre; les prétendues intentions du gouvernement prussien à l'égard de l'infailibilité du Pape; toutes ces énonciations, à les supposer vraies, devraient indubitablement être comprises dans la catégorie des secrets d'Etat et des informations dont la divulgation mettrait en danger le maintien et l'avenir de l'empire d'Allemagne, lesquels reposent principalement sur l'union de ces princes.

Si la publication est reconnue authentique, elle rentre donc dans le cas prévu par l'article 92. Si, au contraire, comme je l'estime, la publication est apocryphe, le même article est peut-être encore applicable; mais si des doutes juridiques s'élèvent sur ce point, l'article 189 visant l'outrage à la mémoire de personnes décédées, et d'autres articles encore, je crois, du Code pénal pourront fournir la base d'une action judiciaire qui fera la lumière sur les origines et le but de cette publication, pour les empereurs Frédéric III et Guillaume 1^{er}, ainsi que pour d'autres personnes.

Il est nécessaire que cette action judiciaire ait lieu, dans l'intérêt des deux augustes prédécesseurs de Votre Majesté, dont la mémoire, qui constitue un bien précieux appartenant à la nation et à la dynastie, doit être préservée des atteintes qui, en vue de semer le désordre et le mécontentement à l'intérieur, sont au moyen de cette publication anonyme dirigés surtout contre l'empereur Frédéric.

Guidé par ces considérations, je prie humblement Votre Majesté de vouloir bien m'autoriser à charger, en votre nom, le ministre de la justice de donner des instructions pour que des poursuites judiciaires soient ouvertes contre la publication de la *Deutsche Rundschau* et les auteurs de cette publication.

Signé : Von BISMARCK.

GRANDE-BRETAGNE

La Convention des sucres.

Le 30 août, les plénipotentiaires des diverses puissances se sont réunis au Foreign-Office et ont signé la Convention élaborée par la Conférence. Les puissances signataires sont : l'Angleterre, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas et la Russie. En voici le texte :

Article premier. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre des mesures constituant une garantie absolue et complète, qu'il ne sera accordé aucune prime, ni ouvertement, ni sous forme déguisée, tant à la fabrication qu'à l'exportation du sucre.

Art. 2. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent :

A lever la taxe sur les quantités de sucre destinées à la consommation, sans accorder à l'exportation aucun drawback ou restitution de droits ou aucune bonification pouvant donner lieu à une prime.

A cet effet, elles prennent l'engagement de placer en entrepôt, sous la surveillance permanente de jour et de nuit des autorités fiscales, les fabriques de sucre ainsi que les fabriques-raffineries, aussi bien que les fabriques pour l'extraction du sucre des mélasses.

Dans ce but, les fabriques devront être construites de façon à donner garantie contre toute soustraction subreptice de sucre, et lesdites autorités devront avoir le droit de pénétrer dans toutes les parties des fabriques.

Des livres de contrôle seront tenus à l'une ou à plusieurs des phases de l'opération et les sucres fabriqués (*finished*) devront être logés dans des magasins spéciaux offrant toutes garanties de sécurité.

Par dérogation au principe mentionné dans le paragraphe premier du présent article, le remboursement ou la décharge du droit pourra être accordée sur le sucre employé dans la fabrication du chocolat ou d'autres produits destinés à l'exportation, pourvu que ce remboursement ou cette décharge ne constitue pas une prime.

Art. 3. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à placer les raffineries de sucre sous le même régime que les fabriques de sucre.

Chaque pays pourra, néanmoins, tenir un compte raffinerie comme moyen de contrôle à l'aide du système de la saccharimétrie ou de tout autre contrôle supplémentaire, à l'effet d'empêcher une prime à l'exportation.

Art. 4. — Le gouvernement de Sa Majesté Britannique est d'accord pour ne pas imposer de droits différentiels sur les sucres de canne ou de betterave importés de contrées, de provinces au-delà des mers, de colonies ou de possessions étrangères qui participent à la convention. Aussi longtemps que la convention demeurera en vigueur, il ne pourra être, en conséquence, frappé de droit plus élevé sur le sucre de betterave que sur le sucre de canne à l'importation dans le Royaume-Uni ou dans les colonies et possessions étrangères de l'empire britannique prenant part à la convention. Il est convenu, de plus, que le sucre importé dans le Royaume-Uni et provenant de pays, provinces au-delà des mers et possessions étrangères participant à la convention ne sera pas assujéti à des droits qui ne devront pas s'appliquer également au sucre similaire d'origine ou de fabrication nationale.

Art. 5. — Les Hautes Parties contractantes et leurs provinces au-delà des mers, colonies ou possessions étrangères qui ne taxent pas le sucre, ou qui n'accordent ni drawback, ni remboursement, ni bonification de droits ou de quantités à l'exportation de sucre brut, de sucre raffiné, de mélasse ou de glucose, ne sont pas soumises aux stipulations des articles 2 et 3 aussi longtemps qu'elles maintiendront un de ces systèmes. En cas de changement, elles devront adopter le système institué par les articles 2 et 3.

La Russie, qui perçoit la taxe à un taux unique sur l'ensemble de la matière fabriquée et qui concède à l'exportation de toutes espèces de sucre un remboursement ne dépassant pas ce taux, est placée sur le même pied que les

puissances spécifiées dans le paragraphe précédent, aussi longtemps qu'elle maintiendra le système actuellement en vigueur chez elle.

Art. 6. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à instituer une commission internationale permanente chargée de veiller à l'exécution des dispositions de la présente convention.

Cette commission sera composée de délégués des diverses puissances; un bureau permanent y sera attaché.

Les délégués auront pour mission :

a) De s'assurer si les lois, ordonnances et règlements concernant les taxes sur le sucre sont en harmonie avec les principes posés dans les articles précédents, et si, dans la pratique, il est accordé une prime ouverte ou déguisée à l'exportation du sucre, des mélasses ou de la glucose.

b) De donner son avis sur les questions litigieuses.

c) D'instruire les demandes d'admission dans l'Union présentées par des Etats n'ayant pas adhéré à la présente convention.

Le bureau permanent est chargé de réunir, de traduire, de mettre en ordre et de publier les informations de toute nature relatives à la législation et à la statistique des sucres, non seulement dans les pays contractants, mais encore chez toutes les autres nations.

Afin d'assurer l'exécution des dispositions qui précèdent, les Hautes Parties contractantes transmettront par la voie diplomatique au gouvernement de Sa Majesté Britannique, qui les fera parvenir à la commission, les lois, ordonnances et règlements sur la taxation des sucres qui sont ou peuvent être en vigueur dans leurs pays respectifs aussi bien que les informations statistiques relatives à l'objet de la présente convention.

Chacune des Hautes Parties contractantes peut être représentée dans la commission par un délégué ou un suppléant.

La première réunion de la commission permanente aura lieu à Londres après la mise en vigueur de la présente convention.

Dans sa première séance, la commission établira son règlement intérieur, et préparera un rapport sur les lois ou projets de lois qui lui auront été soumis par le Gouvernement de Sa Majesté Britannique.

La Commission sera uniquement chargée du contrôle et de l'examen. Elle rédigera un rapport sur toutes les questions dont elle aura été saisie, et le fera parvenir au gouvernement de Sa Majesté Britannique qui le communiquera aux puissances intéressées et qui, à la requête de l'une quelconque des Hautes Parties contractantes, convoquera une Conférence qui devra prendre telles décisions ou mesures commandées par les circonstances.

Les dépenses d'installation et d'administration du bureau permanent et de la commission, à l'exception des appointements ou frais des délégués, lesquels seront payés par les pays respectifs, seront supportées par toutes les puissances contractantes, et seront réparties entre elles dans une proportion à déterminer par la commission.

Art. 7. — A partir du jour de l'entrée en vigueur de la présente convention, tous les sucres bruts, sucres raffinés, mélasses ou glucoses, provenant des provinces ultra-marines, colonies ou possessions étrangères d'un pays quelconque qui maintient le système des primes ouvertes ou déguisées, données à la fabrication ou à l'exportation du sucre, seront exclus des territoires des Hautes Parties contractantes.

Toute puissance contractante doit, à l'effet d'exclure de son territoire le sucre brut, le sucre raffiné, les mélasses ou glucoses ayant bénéficié de primes ouvertes ou déguisées, prendre les mesures nécessaires, soit en prohibant tout bonnement l'introduction de ces articles, soit en prélevant sur eux un droit qui doit nécessairement être supérieur au montant de la prime, lequel droit ne doit pas être imposé sur les sucres non primés provenant des pays contractants.

Les Hautes Parties contractantes s'entendront sur les mesures que la commission pourra juger nécessaires pour arriver à ces résultats, et pour empê-

cher le sucre primé de passer en transit par le pays d'une des Parties contractantes en bénéficiant d'un quelconque des avantages de la convention.

Le fait de l'existence, dans un pays, une province ultra-marine, une colonie ou possession étrangère d'un système comprenant des primes ouvertes ou déguisées sur le sucre brut, le sucre raffiné, mélasses ou glucoses, doit être établi par une décision de la majorité des puissances signataires de la présente convention. Le minimum du montant des primes sera déterminé de la même manière.

Il est entendu que les privilèges concédés en vertu de la clause de la nation la plus favorisée ne pourront pas être invoqués, en vue d'éluder les conséquences du présent article, même de la part des puissances qui pourront plus tard se retirer de la convention.

Art. 8. — Les Etats qui n'ont pas pris part à la présente convention pourront y adhérer sur leur demande, pourvu que leurs lois et règlements sur la question sucrière soient en harmonie avec les principes de la présente convention et aient été préalablement soumis à l'approbation des Hautes Parties contractantes de la manière indiquée dans l'article 6.

Art. 9. — La présente convention sera mise en vigueur le 1^{er} septembre 1891.

Elle restera en vigueur pendant dix ans à partir de cette date, et, si aucune des Hautes Parties contractantes n'a notifié, un an avant l'expiration de ladite période de dix ans, son intention de voir les effets de la convention prendre fin, elle restera en vigueur pendant cette nouvelle année, et ainsi d'année en année.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra, toutefois, en dénonçant la convention un an à l'avance, mettre fin à la convention en ce qui concerne cette puissance, à l'expiration des seconde, quatrième, sixième et huitième années de ladite période de dix ans.

Dans le cas où une des puissances signataires dénoncerait la convention, cette dénonciation n'aura d'effet qu'en ce qui concerne cette puissance ; mais les autres puissances auront le droit, jusqu'au 31 octobre de l'année dans laquelle la dénonciation aura lieu, de notifier leur intention de se retirer à partir du 1^{er} août de l'année suivante.

Si plus d'une puissance avait l'intention de se retirer, une Conférence des puissances contractantes se réunirait à Londres dans les trois mois pour décider des mesures à prendre.

Art. 10. — Les dispositions de la présente convention seront applicables aux provinces ultra-marines, colonies et possessions étrangères des Hautes Parties contractantes.

Dans le cas où l'une des provinces ultra-marines, colonies ou possessions étrangères des Hautes Parties contractantes voudrait se retirer séparément de la convention, une notification à cet effet en sera faite aux puissances contractantes par le gouvernement de la métropole, de la manière et avec les conséquences indiquées dans l'article 9.

Art. 11. — L'exécution des engagements réciproques contenus dans la présente convention est, en tant que cela est nécessaire, soumise aux formalités et règles établies par la Constitution de chacun des pays contractants.

La présente convention sera ratifiée, et les ratifications seront échangées à Londres, le 1^{er} août 1890, ou plus tôt si c'est possible.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la convention et y ont apposé leur sceau.

Fait à Londres, le 30 août 1888.

Une déclaration jointe à la convention, est coucbe en ces termes :

Les plénipotentiaires réunis dans le but de signer la convention pour la suppression des primes d'exportation sur les sucres, ont proposé et approuvé la déclaration suivante :

Cinq mois après la signature de la convention à laquelle est jointe la pré-

sente déclaration, une commission spéciale, composée de délégués de tous les Etats intéressés, se réunira, munie des instructions nécessaires, pour examiner les lois existantes ou projets de lois ayant pour objet d'appliquer la présente convention.

Cette commission fera au gouvernement anglais, qui le communiquera aux autres gouvernements intéressés, un rapport spécifiant les différentes particularités des lois existantes sur la question.

Deux mois au moins avant la réunion de la commission spéciale, les projets de lois des différents Etats pour la suppression complète des primes seront communiqués aux gouvernements qui ont signé la présente déclaration.

Fait à Londres, ce 30 août 1888.

Le protocole suivant est joint également à la convention du 30 août; il porte les déclarations suivantes :

L'Autriche-Hongrie, étant toujours d'opinion qu'une convention pour la suppression des primes sur l'exportation du sucre doit comprendre tous les pays importants comme producteurs ou consommateurs de sucre, donne, quoique cette condition ne soit pas encore remplie, son adhésion à la présente convention, afin de ne pas compromettre son adoption.

Mais, considérant les conséquences qu'aura l'abstention d'un ou de plusieurs pays importants comme producteurs ou consommateurs de sucre, elle ne donne sa signature que sous la condition que l'adhésion de ces pays sera obtenue au moment où la convention sera mise à exécution et elle se réserve le droit, à défaut de cette adhésion, d'examiner et de décider si elle peut ou ne peut pas mettre la convention à exécution, à l'époque fixée dans l'article 9.

L'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Brésil à Londres fait la déclaration suivante au nom de son gouvernement :

Le gouvernement du Brésil adhère en principe à la convention, en se réservant le droit d'y adhérer formellement après son adoption finale par les puissances signataires.

Le ministre danois fait la déclaration suivante au nom de son gouvernement :

Le gouvernement du roi adhère à tous les articles de la convention, tels qu'ils ont été finalement adoptés le 28 août 1888, à l'exception de l'article 7, dont les termes ne seraient pas d'accord avec les obligations prises dans nos traités existants.

Le gouvernement se réserve d'adhérer plus tard à l'article 7.

Les plénipotentiaires suédois font la déclaration suivante :

Le gouvernement de Suède, tout en se réservant le droit d'adhérer plus tard à la convention, ne croit pas convenable, en ce moment, de se départir de l'attitude de réserve qu'il a adoptée jusqu'ici.

Enfin, les plénipotentiaires anglais ont déclaré, en outre, que le gouvernement égyptien a exprimé son intention d'adhérer à la convention.

SAINT-SIÈGE

Lettre du Pape aux Prélats du rite Arménien.

Léon XIII, Pape, aux vénérables frères Etienne-Pierre, Patriarche de Cilicie. — Aux Archevêques et Evêques et aux chers fils, le Clergé, les Moines et le Peuple du rite Arménien, — En grâce et communion avec le Siège Apostolique.

Vénérables Frères et chers Fils, salut et bénédiction apostolique.

La charité paternelle, par laquelle Nous embrassons le troupeau tout entier du Seigneur, est de telle force et nature que Nous sentons au fond de notre cœur et nous prenons continuellement part à tous les événements joyeux ou tristes qui se succèdent sur toute l'étendue du monde chrétien. C'est pourquoi, comme par le passé, Notre âme a été profondément attristée pendant longtemps de ce que quelques-uns de la nation Arménienne, spécialement dans la ville de Constantinople, s'étaient séparés de votre union fraternelle : ainsi sommes-Nous à présent remplis d'une joie toute particulière et ardemment désirée, pour l'heureuse cessation par la grâce divine de cette dissension. Cependant, tout en Nous félicitant pour la concorde et la paix rétablies parmi vous, Nous ne pouvons Nous empêcher de vous exhorter de toutes nos forces à travailler à conserver avec un soin jaloux et d'accroître un si grand bienfait de la bonté divine. Mais pour que vous puissiez atteindre ce but, c'est-à-dire l'unité d'esprit et de cœur dans les choses de religion, il est nécessaire que vous perséveriez tous, comme vous le faites d'ailleurs, dans l'obéissance due à ce Siège Apostolique ; et que vous soyez, chers fils, docilement et fidèlement soumis à votre Patriarchie et aux autres Pasteurs légitimes qui vous gouvernent. Mais puisque souvent se produit l'occasion de porter atteinte à cette concorde religieuse soit à cause de discordes dans les affaires communales, soit encore à cause de différends dans les affaires privées : pour les premières, vous les éloignerez de vous par la fidèle obéissance, qui brille en vous, et par la soumission à l'Auguste Souverain de l'Empire ottoman, dont l'équité, l'amour de maintenir la paix et la haute bienveillance envers Nous, témoignée par des preuves éclatantes, Nous sont bien connus ; quant aux différends et discordes privées, il vous sera aisé de les éliminer de vous en ayant profondément gravé dans votre esprit et exprimant dans vos mœurs ce qu'enseigne l'Apôtre des Gentils touchant la charité parfaite, *qui patiens ac benigna est, non æmulatur, non agit, agit perperam, non inflatur, non est ambitiosa, non quærit quæ sua non sunt, non irritatur, non cogitat malum* (I. Corinth. XIII, 4, 5).

Certes, cette noble et parfaite harmonie des cœurs vous procurera aussi un autre avantage, à savoir que vous pourrez, ainsi que nous l'avons dit, accroître et étendre de plus en plus les bienfaits de la concorde et de la paix rétablie ; puisque cela attirera sur vous les regards et l'attention de ceux qui, quoiqu'ils aient en commun avec vous la race et le nom, sont néanmoins séparés de vous et de Nous et se trouvent en dehors de l'enceinte sacrée du bercail, dont nous sommes le Pasteur suprême. Ceux-ci, en admirant les exemples de votre concorde et de votre charité, comprendront aisément que l'esprit de Jésus-Christ vit en vous, puisque c'est lui seul qui peut ainsi unir les siens entre eux, de manière à ne former qu'un seul corps. Fasse le Ciel qu'ils comprennent cela et qu'ils se décident à retourner vers le centre de l'unité dont se sont écartés leurs aïeux ! Ce serait pour eux une source d'ineffable consolation, car unis avec Nous et avec vous, ils se verraient ainsi en communion avec les autres fidèles répandus sur toute la terre et qui se nomment catholiques ; ils se sentiraient de la sorte à l'abri dans les tabernacles de la mystique Sion, qui seule, en vertu des divins oracles, jouit du privilège de planter ses tentes et d'étendre ses pavillons sur toute la surface de l'univers.

Du reste, il est de votre devoir, vénérables frères qui présidez aux Eglises d'Arménie et à qui il ne manque, comme Nous le connaissons bien, ni le zèle pour exhorter ni la science pour persuader, il est de votre devoir, disons-nous, de travailler de toutes vos forces afin que ce retour si ardemment souhaité puisse se réaliser. Bien plus, nous voulons que vous rameniez en Notre nom et Nos paroles vos frères séparés ; car loin d'être contraire à la bienséance, il est tout à fait convenable que le père rappelle sous le toit paternel les fils éloignés de lui et longtemps attendus, et qu'il accoure au-devant d'eux les bras ouverts pour les étreindre contre son sein. Nous ne croyons pas que vos paroles persuasives et vos exhortations resteront sans résultat. Car ce qui fait luire au fond de Notre cœur l'espoir d'une heureuse issue, c'est, avant tout, l'infinie

miséricorde de Dieu envers toutes les nations, et ensuite la docilité et le génie de ce même peuple arménien. Il est démontré par de nombreux témoignages de l'histoire combien ce peuple est enclin à embrasser la vérité une fois reconnue, et combien il est disposé au retour lorsqu'il s'aperçoit de s'être égaré.

Ceux mêmes qui exercent le culte séparément de vous se font gloire de ce que la nation arménienne a été instruite dans la foi de Jésus-Christ par Grégoire, ce grand Saint surnommé l'Illuminateur, et qu'ils honorent d'une vénération particulière comme leur Père et leur Patron. Il est resté encore mémorable parmi eux, le voyage entrepris par lui à Rome, afin de donner au Souverain Pontife saint Sylvestre les preuves de sa foi et lui protester de son obéissance. On rapporte également qu'il a été accueilli par le Pape avec une grande bienveillance et enrichi de privilèges spéciaux. De plus, il est démontré par leurs lettres et par les pèlerinages qu'ils ont faits à Rome, et surtout par les décrets synodaux, qu'un grand nombre des Pasteurs qui ont gouverné dans la suite des temps les Eglises d'Arménie, étaient animés envers le Siège Apostolique du même esprit que saint Grégoire. Et de fait, sont vraiment dignes d'être rapportées les paroles que les Pères Arméniens prononcèrent dans le Synode de Sis, tenu en 1307, relativement à l'obéissance due à ce Siège Apostolique : *de même qu'il est le propre du corps d'obéir au chef, de même aussi l'Eglise universelle qui est le corps du Christ doit obéir à celui qui est constitué par notre Seigneur Jésus-Christ, chef de toute l'Eglise.* Tout cela a été confirmé et plus amplement développé dans le Concile d'Adana, célébré en la seizième année du même siècle. Vous n'ignorez pas, du reste, — sans faire mention des choses de moindre importance — ce qui eut lieu au Concile de Florence; lorsque les délégués du Patriarche Constantin V y intervinrent et rendirent hommage comme au Vicaire de Jésus-Christ à notre prédécesseur Eugène IV, ils affirmèrent d'être venus au chef, au pasteur, au fondement de l'Eglise, et ils prièrent que le chef prit part à la douleur des Membres, que le Pasteur réunit le troupeau, et que le fondement confirmât l'Eglise. Et en soumettant le symbole de leur propre foi, ils disaient : *S'il y a erreur, enseignez-nous.* C'est alors que le Pontife Romain publia la Constitution conciliaire *Exultate Deo*, par laquelle il leur enseigna tout ce qu'il a cru qu'il était nécessaire d'apprendre par rapport à la doctrine catholique. Les délégués déclarèrent, tant en leur nom qu'en celui du patriarcat et de toute la nation arménienne, qu'ils recevaient cette Constitution avec un esprit soumis et disposé à obéir, *en affirmant hautement d'obtempérer en vrais enfants d'obéissance, au nom de ceux ci-dessus mentionnés, à toutes les dispositions et ordres du même Siège Apostolique.* C'est pourquoi Azarian, Patriarche de Cilicie, dans sa lettre à Grégoire XIII, Notre prédécesseur, en date du 10 avril 1585, put écrire en toute vérité : *voilà que nous avons retrouvé les livres de nos aïeux, concernant l'obéissance de nos Catholicos et Patriarches au Pontife Romain, de la même manière que saint Grégoire Illuminateur prêta l'obéissance au Pape saint Sylvestre.* C'est de là que prévalut l'usage au sein de la nation arménienne d'entourer des plus grands honneurs les légats envoyés par le Siège Apostolique en toute occasion, et de se conformer religieusement à ses ordres.

Nous avons la ferme confiance que toutes ces choses auront pour effet de décider plusieurs de ceux qui sont jusqu'à présent séparés de Nous à désirer avec ardeur l'Union; que si pour quelques-uns le motif de retard et d'hésitation était la crainte que le Saint-Siège fût moins empressé à s'intéresser à eux ou celle de n'être pas accueillis de Nous avec l'amour et la bienveillance qu'ils désireraient, tâchez, vénérables frères, d'attirer leur attention sur tout ce que les Pontifes Romains Nos prédécesseurs ont fait à leur égard : ils n'ont jamais manqué en effet de donner aux Arméniens des preuves de leur affection paternelle. Car ils les ont toujours accueillis avec bienveillance, soit qu'ils fussent venus en pèlerinage à Rome, soit qu'ils aient eu recours à eux pour trouver un refuge : bien plus ils ont voulu ouvrir pour ces pèlerins des maisons hospitalières. Grégoire XIII avait résolu, comme on le sait, de fonder un institut pour l'éducation et l'instruction des jeunes Arméniens : mais la mort l'a empêché de

mettre à exécution son projet ; Urbain VIII y pourvut en partie en admettant, avec d'autres élèves de pays étrangers, un certain nombre d'Arméniens dans le vaste Collège de la Propagande, dont il fut l'illustre fondateur. Quant à Nous, malgré les temps difficiles que Nous traversons, il nous a été permis, avec l'aide de Dieu, de réaliser mieux encore le dessein de Grégoire XIII : ainsi donc Nous avons assigné un vaste local aux jeunes lévites Arméniens près Saint-Nicolas de Tolentino, et avons érigé canoniquement leur Collège. Toutes ces choses ont été ménagées, de telle sorte que la liturgie arménienne et la langue illustre par son ancienneté, son élégance et le nombre de ses grands écrivains, eussent l'honneur qui leur est dû ; d'autre part, il a été pourvu depuis longtemps à ce qu'un des évêques de votre rite eût une demeure fixe à Rome afin de conférer les ordres sacrés aux lévites appelés par le Seigneur à l'état ecclésiastique. De plus une chaire de langue arménienne a été fondée au Collège Urbain, et notre prédécesseur Pie IX eut soin d'établir au gymnase du séminaire pontifical romain un cours spécial, où nos jeunes clercs pussent apprendre la langue, la littérature et l'histoire de la nation arménienne. Mais la sollicitude des Pontifes Romains envers les Arméniens ne s'est pas arrêtée dans les limites de cette Cité éternelle ; en effet ils n'ont eu rien de plus à cœur que de prêter aide et secours à votre Eglise au milieu des circonstances difficiles, de réparer les dommages causés par les malheurs des temps, et de lui procurer toute sorte de bienfaits.

Personne n'ignore avec quel soin travailla Benoît XIV pour que votre liturgie fût conservée intacte à l'instar de celles des autres Eglises orientales, et pour que la succession des Patriarches catholiques de l'Arménie fût rétablie sur le siège de Sis. Vous connaissez aussi les efforts déployés par Léon XII et par Pie VIII pour que les Arméniens (catholiques) obtinssent dans la capitale de l'empire ottoman un chef de leur nation pour les affaires communales, à l'instar des autres nations qui se trouvent dans le même empire. Vous vous rappelez enfin tout ce que dans les temps récents les Papes Grégoire XVI et Pie IX ont fait, soit pour augmenter le nombre des fonds épiscopaux dans vos contrées, soit aussi pour que le chef religieux des Arméniens (catholiques) obtint à Constantinople un haut grade de dignité et d'honneur. Ce qui a été réalisé tout d'abord en établissant dans cette ville le siège Archiépiscopeal et Primatial et ensuite en décrétant l'union de ce siège avec le Patriarcat de Cilicie, à la condition que la résidence du Patriarche fût fixée dans la capitale de l'Empire. Et afin que la distance des lieux n'affaiblit pas les liens d'union étroite des Arméniens catholiques avec l'Eglise romaine, il a été pourvu avec sagesse qu'un délégué apostolique résidât dans cette même ville pour y représenter le Pontife romain. Quant à vous, vous êtes témoins vous-même de l'intérêt que Nous portons à votre nation, comme Nous le sommes pareillement de votre attachement pour Nous et dont plus d'une fois Nous avons eu les preuves manifestes.

Puisque donc, d'une part, le génie, les traditions de leurs ancêtres et tous les souvenirs des siècles passés attirent les Arméniens séparés de vous vers cette chaire de vérité avec une telle puissance, qu'il ne leur est plus possible de s'attarder : et de l'autre côté, le Siège apostolique ayant toujours mis tout en œuvre afin de s'attacher plus étroitement encore votre nation et pour la rappeler à l'union primitive lorsqu'elle s'en était écartée : certes, vénérables frères, de graves arguments s'offrent à vous pour persuader, et à nous pour concevoir la douce espérance que l'antique union se rétablisse pleinement : ce qui tournera au plus grand avantage de votre nation tout entière non-seulement pour ce qui concerne le salut éternel des âmes, mais aussi pour ce qui a trait à la prospérité et au bien-être que l'on peut désirer légitimement sur cette terre. De fait, l'histoire atteste que, parmi les Pasteurs de l'Eglise arménienne, ceux-là brillèrent plus que les autres comme des astres resplendissants de lumière, qui se maintinrent plus étroitement attachés à Notre Eglise romaine : la même histoire montre pareillement que la gloire de la nation a atteint son apogée précisément dans ces siècles où la religion catholique y florissait sur une plus grande étendue.

Et pour que tout cela se réalise selon les vœux et les désirs de tous, nous devons recourir à *Celui* qui gouverne toutes choses et qui *appelle ceux qu'il daigne et qui inspire des sentiments religieux à ceux qu'il veut*. Elevez donc avec nous vers Lui, vénérables frères et chers fils, d'humbles prières, afin que ceux parmi ces co-nationaux qui, entrés par le baptême dans la Société de la vie chrétienne, restent encore séparés de nous, mus par l'efficacité de la grâce divine, remplissent de joie notre âme par leur retour dans nos bras, *idem sapientes, eamdem charitatem habentes, unanimes, idipsum sentientes*. Faites en sorte qu'intercède auprès du trône de la grâce la « glorieuse, bénie, sainte et toujours Vierge Mère de Dieu, Marie la Mère du Christ » et qu'elle offre « nos prières à son fils et notre Dieu ». Joignez à l'intercession de la Sainte Vierge celle de l'illustre martyr saint Grégoire Illuminateur, afin que, ministre du divin secours, il perfectionne et consolide l'œuvre qu'il a commencée avec tant de fatigue et avec une constance invincible dans les tourments. Enfin unissez vos prières aux nôtres pour demander au Ciel que la docilité et le retour des Arméniens à l'unité catholique servent d'exemple et de stimulant à tous ceux qui, bien qu'ils adorent le Christ, se sont pourtant séparés de l'Eglise romaine, afin qu'ils retournent, eux aussi, là d'où ils se sont éloignés, et qu'il se fasse ainsi un seul troupeau et un seul Pasteur.

Avec ces vœux et cette espérance, Nous accordons, comme gage des faveurs célestes dans l'effusion de Notre charité, la bénédiction apostolique à vous, vénérables Frères, et à vous tous chers fils.

Donné à Rome, près Saint-Pierre, le 25 juillet 1888, la onzième année de Notre Pontificat.

LÉON XIII, PAPE.

Les évêques catholiques de Prusse, réunis à Fulda, ont envoyé au Pape l'adresse suivante :

Très Saint Père,

Votre Sainteté a célébré cette année, au milieu de l'allégresse des fidèles, le cinquantième anniversaire de son ordination sacerdotale. De toutes parts, vos enfants sont accourus pour rendre hautement et solennellement témoignage de leur sincère amour pour leur Père affectueux, de leur parfaite soumission au Chef suprême de l'Eglise, de leur attachement au Siège Apostolique que vous occupez actuellement comme pape de l'Univers catholique. Mais, bientôt, au merveilleux concert de joie, aux vœux des fidèles, devaient se mêler une profonde tristesse et de graves soucis. La nouvelle des lois préparées par le gouvernement italien devait remplir toutes les âmes d'une amère douleur. L'injustice projetée contre vous et votre autorité devint pour elles l'objet du plus grand chagrin, votre détresse, la cause des plus pénibles appréhensions. Ainsi, de même qu'au début de cette année, nous nous sommes présentés devant votre trône avec nos vœux de bonheur, de même nous ne pouvons à présent, Très Saint-Père, taire nos graves inquiétudes, à cause des nouveaux dangers qui vous menacent inopinément.

Non contents d'avoir arraché son patrimoine au Saint-Siège, ses ennemis ont peu à peu diminué les droits qu'ils lui avaient laissés et solennellement garantis. Chacun a cru pouvoir tout oser contre le vicaire du Christ. Et maintenant, les ennemis de l'Eglise ont imaginé des mesures inouïes dont le but est l'entier anéantissement de la liberté religieuse. Car le projet de loi récemment soumis aux délibérations de la Chambre italienne, concernant le Code pénal, contient des dispositions qui sont en complète contradiction avec la liberté de l'Eglise et les droits du Siège Apostolique. C'est pourquoi, nous, qui sommes étroitement unis à vous par le lien de la charité et par nos saintes fonctions, nous nous sentons dans l'obligation de protester hautement contre l'injustice dont vous et nous sommes les victimes.

Nous disons contre l'injustice qui *vous* est faite, car « par ces projets de loi, comme vous l'avez clairement montré, Très Saint-Père, le clergé italien est *directement* atteint, et les droits du Siège Apostolique le sont *indirectement*.

Sous le prétexte d'empêcher les délits que la puissance ecclésiastique menacerait de commettre, les prêtres sont frappés des peines les plus graves s'ils sont jugés avoir agi ou donné un conseil contre les lois ou les institutions civiles, contre les actes de la puissance civile, contre la paix domestique ou contre un intérêt de famille ».

En outre, ce qui est contraire du reste à l'esprit de la loi, on établit les plus dures pénalités, des amendes et l'emprisonnement, sans déterminer clairement, ni circonscrire exactement les délits punissables ; « bien plus, on emploie les termes les plus vagues et les plus élastiques, de telle façon que la porte est ouverte à l'interprétation arbitraire. »

Le but de ces projets de loi ne peut faire doute pour l'observateur le plus superficiel des affaires italiennes. D'abord, la défense des droits du Siège apostolique et des Papes doit être rendue impossible par la crainte des châtiements, et la revendication en leur faveur être supprimée par un silence forcé.

C'est dans les Etats chrétiens un renversement inouï du droit que, sous le masque d'une fausse science, le venin de l'impiété puisse être répandu impunément, que l'on puisse accuser et condamner l'Eglise, ses serviteurs et ses plus saintes institutions, défendre, sous prétexte de liberté et de patriotisme, une injustice patente et le mépris de droits sacrés, injurier et tourner en dérision le lieutenant du Christ sur terre.

Par contre, il doit être interdit, en présence des violations de la justice, faites soi-disant pour sauvegarder l'Etat, et de l'esclavage dont on menace l'Eglise, de proclamer les dogmes de l'Eglise, de défendre la sainteté et l'indissolubilité du mariage chrétien, de réfuter les mensonges des calomnieux et de revendiquer les droits inviolables du Pape.

L'injustice jouit d'une liberté sans limites, la légitime défense est exposée à une cruelle répression.

Très Saint Père, nous plaignons aussi de l'injustice commise à *notre* égard. C'est à vous que Dieu confia la mission de paître et de guider le troupeau du Christ ; c'est sous votre garde que le Seigneur a mis les agneaux comme les brebis. Mais comment entendrions-nous sûrement votre voix, comment nous conformerions-nous sans erreur à vos prescriptions, si votre parole, à peine prononcée, est aussitôt étouffée par des lois non justifiées, si vous êtes empêché de toutes parts d'expliquer librement les doctrines du Christ et de venir, aux jours d'un pressant danger, au secours de votre troupeau par des conseils salutaires ? Car c'est moins en faveur du Chef de l'Eglise que pour le bien de toute la chrétienté que la divine Providence a disposé, dans sa sagesse, l'établissement d'un pouvoir temporel des Papes, afin qu'ils ne fussent empêchés par aucune puissance humaine de donner des lois et des prescriptions pour la consolidation et la diffusion du royaume de Dieu.

Très Saint Père, avec un cœur plein de joie nous nous associons aux paroles que vous avez prononcées, dans cette dangereuse situation, au sujet des droits et des devoirs du clergé italien.

Instruits précisément en ces derniers temps par les événements de notre patrie, tous reconnaissent hautement que de tels essais sont vains et que le clergé fidèle à sa mission ne peut, ni par l'application systématique des mesures coercitives, ni par de vagues menaces, être détourné du droit chemin du devoir. Aussi, que personne ne se leurre de l'espoir que l'Eglise se laisse jamais pousser par la violence ou par des condamnations à suivre l'esprit du temps, à se plier et à se soumettre à ce que l'on appelle la sagesse de l'Etat moderne. « Certes, l'application de ces principes n'est pas impossible — avez-vous si bien dit dans votre Encyclique sur la liberté humaine — quand il s'agit des exigences de l'équité, qui sont d'accord avec la vérité et la justice... Mais il en va autrement avec les faits et les doctrines nées contre tout droit de la décadence morale et de principes faux. Il n'est aucun temps qui puisse se passer de religion, de droit et de justice ; et comme Dieu a confié ces biens supérieurs et sacrés à la garde de l'Eglise, il n'y a pas d'exigence plus injuste que celle de vouloir obliger l'Eglise à admettre, par une erreur consciente, ce

qui est contraire à la vérité et à la justice, ou à fermer les yeux là où les intérêts de la religion sont en souffrance.

Insensible à toute menace, ne cédant à nulle pression, l'Eglise, « qui est destinée à souffrir la violence sans jamais l'employer », est toujours restée fidèle à son devoir dans les temps les plus difficiles, en défendant la vraie liberté et en répandant la vérité de l'Evangile. C'est pourquoi, grâce à Dieu, elle a mis à néant tous les desseins de ses ennemis. Elle a, selon l'expression de saint Hilaire, cela en propre qu'« elle triomphe plus précisément quand on la blesse, qu'elle est écoutée alors qu'on l'accuse d'injustice, qu'elle progresse quand elle est abandonnée ».

Quelle que soit notre confiance, Très Saint Père, sur l'issue de la lutte, nous ne cesserons d'avoir recours aux armes invincibles de l'Eglise, c'est-à-dire à la prière des fidèles, lorsqu'elle obtient la persévérance indomptable pendant le combat et la certitude infaillible du triomphe. Nous espérons, Très Saint-Père, que Dieu, touché par nos supplications, enverra son ange du ciel pour nous protéger et vous soustraire à tous les dangers, comme il délivra jadis des chaînes et des liens le prince des Apôtres.

Prosternés à vos pieds, Très Saint Père, nous vous demandons pour nous et pour les troupeaux qui nous sont confiés, la bénédiction apostolique, et nous demeurons de Votre Sainteté les très humbles et obéissants :

† PHILIPPE, archevêque de Cologne.
 † JEAN-CHRISTIAN, archevêque de Fribourg.
 † JULES, archevêque de Gnesen-Posen.
 † GEORGES, prince-évêque de Breslau.
 † JEAN-BERNARD, évêque de Munster.
 † FRANÇOIS-GASPARD, évêque de Paderborn.
 † GUILLAUME, évêque de Hildesheim.
 † MICHEL-FÉLIX, évêque de Trèves.
 † BERNARD, évêque d'Osnabrück.
 † ANDRÉ, évêque d'Ermland.
 † CHARLES, évêque de Limbourg.
 † LÉON, évêque de Culm.
 † JOSEPH, évêque de Fulda.

Fulda, le 29 août 1888.

Voici la réponse du Pape à l'adresse qui précède :

A nos Vénérables Frères l'archevêque Philippe de Cologne et autres évêques allemands qui se sont réunis à Fulda.

Vénérables frères, salut et bénédiction apostolique !

Lorsque naguère une même piété et un même zèle pour la religion vous ont conduits près du tombeau de saint Boniface dans le but de vous concerter au sujet du développement du nom catholique et de la cause chrétienne, notre cœur et nos pensées vous ont accompagnés.

Or, après l'heureuse fin de votre assemblée annuelle, Nous sommes très agréablement touché par la lettre que vous Nous avez adressée en commun, et par là est jusqu'à un certain point amoindrie et adoucie l'impression douloureuse que Nous font depuis longtemps éprouver les maux de l'Eglise, particulièrement en Italie.

Vous connaissez et vous déplorez à bon droit avec Nous la triste et chaque jour plus pénible situation qui est faite au Pape, surtout depuis la prise de Rome. C'est pourquoi votre intention de travailler avec un zèle grandissant à faire restituer aux Pontifes romains cette pleine et entière liberté qui leur est indispensable pour l'accomplissement de leur auguste mission est vraiment opportune.

Nous vous félicitons, Vénérables Frères, de vos résolutions et de vos efforts,

et Nous en espérons un bon succès, surtout si tous les chrétiens du monde entier, mus par votre exemple, cherchent avec le même zèle et le même dévouement à défendre les droits sacrés de l'Eglise et du Siège apostolique. Comme gage des dons célestes et en témoignage de Notre particulière bienveillance, Nous vous accordons volontiers, Vénérables Frères dans le Seigneur, la bénédiction apostolique.

Donné à Rome, près Saint-Pierre, le 12 septembre 1888, la onzième année de Notre Pontificat.

LÉON XIII, PAPE.

RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTS DIVERS

L'Esclavage et l'Islam.

Lettres du cardinal Lavigerie et de Carathéodory Effendi.

Le Ministre de Turquie près la Cour de Belgique, Son Excellence Carathéodory Effendi, a adressé à *l'Indépendance belge* la lettre suivante, pour protester contre certaines appréciations du cardinal Lavigerie qui, dans sa conférence de Sainte-Gudule, impute les horreurs de l'esclavage africain non pas seulement à des Mahométans, mais au mahométisme. La lettre de Carathéodory Effendi, qui d'ailleurs n'est pas musulman, sera lue avec intérêt :

A Monsieur le Directeur de l'Indépendance belge.

Bruxelles, le 24 août 1888.

Monsieur le Directeur,

Dans le compte-rendu de la conférence faite le 15 de ce mois par le cardinal Lavigerie, à Sainte-Gudule, sur l'esclavage africain et publié dans *l'Indépendance belge* du 16 août, se trouve le passage suivant :

« ... pour les musulmans, la chasse à l'esclave est un droit et presque un « devoir ; ils croient et ils enseignent que le noir n'est pas de la famille « humaine ; sa place serait entre l'homme et les animaux ; pour quelques-uns « même, au-dessous de ces derniers. »

La conférence de Son Eminence a été publiée depuis, en brochure séparée (1). Voici la version de ce passage qu'on y trouve à la page 8 :

« ... C'est que pour eux (les musulmans), je l'ai dit ailleurs, mais il faut le « répéter sans cesse à l'Europe, réduire le nègre en esclavage est un droit, « j'allais presque dire *religieux*, puisque c'est sur leurs doctrines qu'il « repose. Ils enseignent, avec les commentateurs de leur Coran, que le nègre « n'appartient pas à la famille humaine, qu'il tient le milieu entre l'homme et « les animaux, qu'il est même, à certains égards, au-dessous de ces derniers. »

C'est donc là le texte avéré, officiel des paroles prononcées.

Le cardinal Lavigerie avait aussi dit, dans le cours de sa conférence, que les marchands d'esclaves qui se livraient à la chasse au noir devraient être refoulés dans leur Turquie et leur Inde. Tous les assistants ont entendu ces paroles ; votre compte-rendu en fait également mention ; en revanche, elles ont été éliminées du texte sténographique officiel. Son Eminence se sera probablement souvenue, après coup, que la cessation du trafic d'esclaves fait depuis longtemps partie du droit public de l'empire ottoman.

Il est assurément très regrettable qu'un prince de l'Eglise aussi éminent se soit rendu l'écho d'appréciations tellement fausses et ait formulé, du haut de la chaire de vérité, des accusations semblables contre toute une croyance religieuse.

(1) *L'Esclavage africain*. — Conférence sur l'esclavage dans le haut Congo faite à Sainte-Gudule de Bruxelles par le cardinal Lavigerie. Bruxelles-Paris, au siège de la Société antiesclavagiste ; procure des missions d'Afrique, 1888.

Il n'est pas vrai que les doctrines musulmanes justifient la chasse à l'esclave et les horreurs dont le haut Congo serait le théâtre.

L'Islam ne prescrit l'extermination d'aucune race, qu'elle soit blanche ou noire.

Une réponse péremptoire faite à ces calomnies, qui reparaissent périodiquement, a été publiée, il y a déjà quatre ans, dans l'*Athenæum* de Londres lors de la proclamation esclavagiste du général Gordon (1). Une excellente revue anglaise, la *Diplomatic Fly-Sheets*, la reproduit dans sa dernière livraison du 14 août, précisément comme réponse à la récente conférence du cardinal Lavigerie, faite le 31 juillet dernier au Prince's Hall à Londres. Son auteur, le professeur Leither, Membre de l'Institut royal oriental, fait autorité en Angleterre en matière de connaissance des doctrines islamiques et, de plus, a vécu longtemps dans des pays musulmans, au milieu de populations dont il connaît mieux que personne les idées et les aspirations.

Cette lettre, dont je prends la liberté de vous envoyer ci-joint la traduction, est assez longue, toutefois elle est si instructive que vous ne lui refuserez pas, j'espère, l'hospitalité de votre journal, à raison de l'importance de la question soulevée.

En effet, il ne s'agit nullement de savoir s'il y a des musulmans marchands d'esclaves en Afrique qui commettent les horreurs décrites par le cardinal Lavigerie, dans un langage aussi pittoresque que justement indigné. Ils pourraient l'être tous, que ceci ne signifierait encore rien.

Il y a des criminels et des méchants dans toutes les religions. Les esclavagistes chrétiens ne se sont-ils pas rendus coupables de méfaits analogues à ceux qu'on impute à leurs confrères musulmans en Afrique? Est-il juste d'accuser pour cela leurs doctrines religieuses? Et en quoi le christianisme et les doctrines de l'Évangile seraient-ils responsables, par hasard, des horreurs de l'inquisition?

Si le cardinal Lavigerie avait prêché devant une assemblée composée exclusivement de vrais mahométans, de ces mahométans dont il s'est dit lui-même le pasteur et le père, fort probablement il ne s'y serait pas trouvé un seul musulman croyant qui aurait désapprouvé la croisade contre l'odieuse chasse à l'esclavage. « Le pire des hommes est celui qui vend des hommes ». Toute la doctrine de Mahomet sur l'esclavage est contenue dans ces paroles. Il n'y en a pas d'autre.

Veillez, Monsieur le Directeur, agréer avec mes remerciements, les assurances de ma considération très distinguée.

E. CARATHÉODORY.

Après avoir publié cette lettre, l'*Indépendance belge* résume ainsi le travail de M. Leither :

Le savant orientaliste, professeur au King's College de Londres, s'élève contre ces deux opinions : que l'esclavage serait l'inévitable conséquence du mahométisme, ou même que le mahométisme serait favorable à cette odieuse institution.

C'est là, contre cette religion, écrivait-il en 1884, une diffamation tout aussi énorme que si l'on disait que le christianisme est favorable à l'esclavage, parce que le Christ n'a pas essayé de légiférer, comme Mahomet l'a fait, pour son abolition éventuelle dans le monde, parce qu'il s'est contenté de promettre la liberté spirituelle au fidèle repentant du péché originel, qu'il soit esclave ou libre ; ou parce que saint Paul renvoie l'esclave fugitif Onésime à son maître chrétien Philémon, et cela même après l'avoir converti, — ce qui l'eût affranchi *ipso facto* parmi les Mahométants croyants ; — ou bien encore, parce que, dans

(1) Il y a là une allusion à un fait bien connu. L'expression est peut-être un peu forcée. La proclamation de Gordon n'était point esclavagiste à proprement parler ; mais elle contenait des concessions d'opportunité et d'application motivées par les difficultés de sa situation au moment de son arrivée à Khartoum. (Note de l'*Indépendance*.)

de nombreux passages, cet apôtre refuse nettement de parler de l'émancipation des esclaves, si ce n'est dans un sens spirituel.

Plus loin, M. Leither cite un passage de la 1^{re} épître aux Corinthiens (VII, 20-22), d'après lequel il n'y a « ni esclaves ni libres, mais le Christ est tout », chacun devant rester dans sa situation, « car l'esclave appelé par le Seigneur est l'affranchi du Seigneur ; de même que celui qui est appelé étant libre est l'esclave du Christ. »

L'auteur aborde ensuite en ces termes la question de l'Islam :

Etant de ceux qui ont contribué, bien que pour une faible part, à faire connaître certaines formes de l'esclavage et du commerce des esclaves, je demanderai la permission de montrer combien il est inconvenant et injuste d'identifier le Mahométisme avec la conduite de ses indignes adeptes marchands d'esclaves, au lieu de soutenir simplement des principes profondément enracinés dans la nature humaine, tout aussi bien dans la conscience des chrétiens que des mahométans, principes sanctifiés par les deux religions et qui donnent à l'Angleterre un point d'appui non-seulement sur les sentiments libéraux de l'Europe et des Etats-Unis, mais aussi sur tout le monde musulman. Et en effet, il serait bon, en ce qui concerne l'islamisme en général, que nos hommes d'Etat, nos savants et nos missionnaires cherchassent des points d'accord plutôt que des divergences et fissent moins appel aux préventions du public qu'à son désir d'informations exactes.

Après ce conseil politique, M. Leither entre dans le détail.

Le cardinal Lavigerie a répondu à la protestation du Ministre de Turquie par la lettre suivante, publiée aussi par l'*Indépendance belge* :

ARCHEVÊCHÉ

de

CARTHAGE

Bruxelles, le 26 août 1888.

—

A Monsieur le Rédacteur en chef de l'Indépendance,

Monsieur le Rédacteur,

Je viens de lire dans l'*Indépendance belge* d'hier la lettre que lui adresse M. Carathéodory. Je ne la discuterai pas, pour ne pas être obligé de manquer de respect à son honorable auteur ; mais j'y répondrai par la déclaration qui suit :

Je vis, depuis plus de trente années, soit comme directeur des écoles d'Orient, soit comme archevêque d'Alger et délégué par le Saint-Siège pour les missions de l'intérieur de l'Afrique, en rapports constants, et pleins de bienveillance réciproque, avec les Musulmans.

Or, d'après cette expérience de trente années, faite ainsi dans les conditions les plus favorables :

1^o Je ne connais pas, en Afrique, un seul état musulman indépendant, grand ou petit, dont le souverain ne permette et le plus souvent ne pratique lui-même, sur ses propres sujets, dans les conditions les plus atroces de barbarie, la chasse et la vente des esclaves.

2^o Il n'y a dans toute l'Afrique que des musulmans qui organisent et conduisent les bandes qui la ravagent par les razzias et par la vente des esclaves.

3^o Je ne connais pas, dans les pays où la traite n'est pas défendue par des lois sévères, imposées par des puissances chrétiennes, un seul musulman qui ne pratique, en principe, l'esclavagisme, en se déclarant prêt à acheter ou à vendre des esclaves noirs.

4^o Je connais, personnellement, dans la Turquie d'Asie et dans les provinces d'Afrique qui appartiennent encore à l'empire ottoman, un bon nombre de localités où la vente des esclaves et le passage de leurs tristes caravanes ont lieu avec la complicité des autorités turques.

5^o Jamais, à ma connaissance, aucun muphti, Uléma ou autre lecteur interprète du Coran, n'a protesté, ni en Afrique, ni dans les autres régions

indiquées, contre cet infâme trafic ; au contraire, ils le reconnaissent tous dans leurs conversations comme autorisé par le Coran, *pour les vrais croyants vis-à-vis des infidèles.*

6° Jamais aucun cadi ou juge musulman (qui doit juger d'après les seules lois du Coran et les commentaires autorisés) n'a, dans les mêmes pays, prononcé, à ma connaissance, un jugement qui impliquât la condamnation de l'esclavage ; et, au contraire, ils professent, à cet égard, les mêmes opinions que les docteurs.

En résumé donc, tous les souverains musulmans indépendants de l'Afrique pratiquent l'esclavagisme ; tous les chefs esclavagistes de l'Afrique sont musulmans ; tous les musulmans sont prêts, lorsqu'ils le peuvent sans péril, à acheter et à vendre des esclaves, la Turquie elle-même ne l'empêche que pour la forme et très imparfaitement dans ses provinces d'Afrique et dans ses provinces d'Asie ; les interprètes du Coran ne condamnent pas l'esclavagisme, les juges musulmans, qui jugent d'après le Coran, ne se prononcent jamais contre lui.

Mais si les souverains, les chefs de bandes, si les particuliers, si les interprètes de l'Islam, si ses juges sont tous favorables en théorie et en pratique à l'esclavage des noirs, je me permets de demander comment le *Mahométisme* peut échapper à la responsabilité de l'esclavagisme, et comment un évêque d'Afrique n'aurait pas le droit de demander le retour dans les pays musulmans, d'où ils sont venus, des esclavagistes qui massacrent sans pitié les populations dont il est le pasteur.

Je récusé le jugement des chrétiens dans l'interprétation du Coran : ils n'en connaissent pas assez l'esprit et n'en suivent pas d'assez près la pratique. Mais que M. Carathéodory obtienne des cheiks-ul-Islam des divers pays musulmans la déclaration formelle qu'ils considèrent la capture violente de l'infidèle et sa vente, par le croyant, *comme contraires au droit naturel et au droit divin*, ainsi que nous le déclarons en Europe, il justifiera pour l'avenir, à ma très grande joie, la religion musulmane de l'accusation portée contre elle, et il fera cesser enfin les horreurs de l'esclavage aujourd'hui acceptées par les représentants temporels et spirituels de l'Islam.

Mais jusque-là, je continuerai à dire hautement ce que j'ai vu, entendu, touché de mes mains, depuis trente années, parce qu'il est nécessaire que je le dise pour que l'Europe le sache et arrête enfin ces infamies.

Veuillez agréer, Monsieur le rédacteur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

† CH. CARDINAL LAVIGERIE.

Le Ministre de Turquie ne pouvait laisser sans réplique la lettre qui précède du cardinal Lavigerie. Il a demandé à son tour l'insertion de la lettre qui suit à *l'Indépendance* :

A Monsieur le Directeur de l'Indépendance belge.

Bruxelles, le 29 août 1888.

Monsieur le Directeur,

L'Indépendance d'hier contient la lettre que lui adresse le cardinal Lavigerie en réponse à ma communication du 24 de ce mois.

Son Eminence ne répond pas aux considérations par lesquelles j'avais accompagné le travail du professeur Leither ; Elle se contente, sans même avoir pris connaissance de la totalité des arguments du savant orientaliste anglais, d'y opposer simplement une « déclaration » en plusieurs points.

Ne voulant pas abuser outre mesure de votre gracieuse hospitalité, je me bornerai, de mon côté, à vous demander la permission de présenter quelques observations indispensables, comme réplique aux affirmations contenues dans la lettre du cardinal Lavigerie.

Et tout d'abord, par respect et par déférence pour la haute personnalité de Son Eminence, je crois devoir m'abstenir d'une appréciation quelconque quant

à l'opinion qu'Elle a cru pouvoir émettre sur mon pays, dans un passage de sa lettre, pour ce qui concerne la question de l'esclavage. Je me contenterai d'opposer à des accusations de ce genre aussi gratuites que mal fondées le démenti le plus formel et de déclarer, encore une fois, que le trafic des esclaves n'existe plus dans l'empire ottoman depuis que le sultan Abd-ul-Medjid, père de l'Empereur actuellement régnant, dans un noble élan de générosité et d'humanité, dont ce souverain réformateur et ami du progrès a donné tant de preuves, en a décrété, en 1847, l'abolition.

Sur le trône impérial ottoman est assis aujourd'hui le khalife et empereur Abd-ul-Hamid II, un des souverains les plus éclairés, les plus humains, les plus justes qui l'aient occupé. Rien ne tient plus à son cœur que la volonté inébranlable de conserver intacts les précieux legs civilisateurs de ses ancêtres et tout particulièrement ceux de son père bien-aimé. La scrupuleuse observation des obligations internationales forme la règle invariable de son règne et, en conséquence, celle de son gouvernement.

Les journaux annoncent aujourd'hui même l'hommage que le Pape lui-même, dans l'encyclique adressée à la nation arménienne catholique de l'empire, vient de rendre à ces sentiments de haute justice dont Sa Majesté ottomane est animée envers tous les sujets de son empire, sans distinction de race ni de culte.

La lettre qui fait l'objet de ces lignes déplace, j'ai le regret de le constater, absolument la question.

De quoi s'agit-il dans cette controverse ?

Le cardinal Lavigerie a prétendu :

1° Que « tous » les marchands d'esclaves dans l'Afrique centrale sont des musulmans ;

2° Que les horreurs qu'ils commettent sont imputables à la religion qu'ils professent et que le mahométisme, *qui assimile les noirs aux animaux, doit en être responsable* ; que par conséquent « islamisme » et « esclavagisme », dans tout ce qu'il y a de plus dégradant, seraient synonymes.

Pour ce qui concerne le premier point, d'ailleurs de minime importance dans le débat, j'ai pris la liberté d'émettre quelques doutes. Le cardinal Lavigerie pourrait facilement se convaincre que ce ne sont pas les musulmans seuls qui s'occupent en Afrique de la chasse à l'homme, s'il voulait bien jeter un coup d'œil sur le numéro du « Mouvement géographique » paru le 26 de ce mois. (A.-J. Wauters. La traite africaine, etc., pages 73 et suiv.)

Reste le second point, qui forme le principal, je dirai même l'unique objet de la discussion ; quelle est la doctrine islamique sur l'esclavage ?

Je me range, quant à moi, à l'avis de ceux qui considèrent que tous les peuples ont connu ce fléau, aussi ancien que la société elle-même ; que chacun d'eux doit en avoir sa part de responsabilité, que le Coran et les commentaires (Hâdis), qui en font partie intégrante, en légiférant sur l'esclavage, ne contiennent pas sur la race noire la doctrine qui leur est imputée ; que, par conséquent, il est souverainement injuste de considérer l'esclavage comme l'apanage exclusif de la religion musulmane.

A cette manière de voir, qui s'appuie sur les conclusions uniformes de tous ceux qui se sont occupés de ces questions et qui est corroborée par les textes mêmes des livres sacrés musulmans, le cardinal Lavigerie oppose, d'un côté, l'accusation que l'Islamisme est le seul, le grand coupable ; et, d'autre part, il récuse le jugement des chrétiens dans l'interprétation du Coran.

J'avoue humblement que, en ma qualité de chrétien, je n'ai aucun titre pour aspirer au grade de docteur en théologie musulmane. Je ne m'aventure pas à faire œuvre d'interprétation. Je me suis borné à citer des textes parfaitement clairs, qui n'ont pas besoin de lumières spéciales pour être compris et en faveur desquels j'aurais le droit, me semble-t-il, de revendiquer la même valeur au moins que celle qui doit être attribuée aux affirmations de Son Eminence.

La croyance dont Mahomet fut l'apôtre et le prophète a-t-elle inventé l'esclavage ou bien l'a-t-elle *rencontré, subi ou atténué* sous toutes les formes ?

Que trouvons-nous dans le christianisme lui-même ? Y a-t-il une condamnation *explicite* de l'esclavage dans l'Evangile ? Pas le moins du monde. Les apôtres et à leur suite les pères de l'Eglise l'admettent et le subissent. Saint-Thomas d'Aquin invoque en sa faveur le droit naturel, la loi humaine, la loi divine, jusqu'à l'autorité d'Aristote (*De Regimine principum*, lib. II, cap. X, t. XVII. Rome 1570); Bossuet fait découler de la conquête un prétendu droit de tuer le vaincu, et trouve en conséquence « un bienfait et un acte de clémence » dans le fait de réduire ce vaincu en esclavage ! (Avertissements aux protestants, 5^e avertissement, art. 50, t. IV. Paris 1743). Bailly soutient la légitimité de l'esclavage, s'étaye de l'autorité du chapitre XXV du Lévitique, et prétend qu'un homme *a le droit de se vendre et que la guerre donne le droit de réduire les ennemis à l'état d'esclaves* (*Theologica dogmatica et moralis*. De justitia et jure, pars I, cap. II, art. I, quæst. 3 t. VIII. Dijon 1789) : et de nos jours, M. Bouvier, évêque du Mans, dans ses *Institutions théologiques*, a non-seulement approuvé l'esclavage, mais encore considéré *la traite comme un commerce licite*.

Et l'Islam ?

Bien loin d'exciter à la sauvage extermination des esclaves, ses livres sacrés étendent leur protection sur ces malheureux êtres, facilitent et protègent leur affranchissement. Quelques exemples pris au hasard faciliteront cette démonstration.

D'abord, ces paroles du Coran : « Si quelques-uns de vos esclaves, en qui « vous avez reconnu de bonnes qualités, vous demandent leur affranchissement « par écrit, donnez-leur, et faites-leur même part de ces biens que Dieu « vous a dispensés. » (Sourate, La lumière, XX, 33.)

Selon Abdallah-Ibn-Omar, un homme vint un jour auprès du Prophète en lui disant : « Combien de fois pardonnerai-je à mon esclave ? » Mais Mohammed ne lui répondit point ; et deux fois encore cet homme répéta la même question, sans obtenir un mot de réponse ou de conseil. A la quatrième fois, l'envoyé d'Allah s'écria : *Pardonne à ton esclave soixante-dix fois par jour si tu veux mériter la faveur divine.*

Et cette sentence de Bou-Houriva que tous les vrais musulmans connaissent et pratiquent : *Ne dites pas : mon esclave, car nous sommes tous les esclaves d'Allah, mais dites : mon serviteur ou ma servante* (Ces dernières citations sont extraites des *Hâdis*, qui sont le supplément officiel du Coran, contenant toutes les paroles, toutes les décisions, tous les actes de Mahomet.)

Voici encore un *hadis* relatif à l'affranchissement et accepté par toutes les branches de l'Islamisme, tant Sunnites que Schiites :

« Dieu Tout-Puissant délivrera des peines éternelles de l'enfer celui qui « affranchira un fidèle esclave, par analogie au nombre des affranchis. Le corps « de celui qui leur donne la liberté sera sauvé du feu éternel. »

La formule de l'affranchissement, qui doit être prononcée par le maître, est : *Ainsi qu'il est agréable au Très-Haut, tu reçois la liberté (de Tornauw, le droit musulman, Livre Ikaat, chapitre II, Ilk — affranchissement volontaire).*

Je le demande de bonne foi : sont-ce là des signes distinctifs d'une croyance inique et barbare, visant sans trêve ni merci, l'extermination de toute une race ?

Monsieur Lavigerie prêche éloquentement à l'Europe la croisade contre l'odieux trafic de vies humaines qui se fait en Afrique.

C'est un droit incontestable ; c'est là une grande et noble cause qu'il défend. Mais quelle utilité voit-il en faisant intervenir dans une question purement humanitaire, qui a été résolue à une époque relativement récente, des questions de croyances religieuses qui n'ont rien à y voir ?

La doctrine islamique est de ce nombre. Je l'ai dit et je le maintiens.

Aussi, je ne saurais clore ces observations, pour l'étendue desquelles je demande votre indulgence, qu'en citant une appréciation écrite dans la patrie

même du cardinal Lavigerie et dont l'auteur, compatriote de Son Eminence, est une des gloires de la France.

Voici comment M. J. Barthélemy-Saint-Hilaire s'exprime à ce sujet dans son remarquable ouvrage : *Mahomet et le Coran* (Paris Didier, 1865, page IX) :

« Que si, remontant à son origine et à ses dogmes, nous nous demandons ce que le mahométisme est en lui-même ; nous n'aurons guère qu'à le louer. Qu'est-ce, en effet, que la révolution religieuse accomplie par Mahomet, vers le milieu du septième siècle de notre ère ? Dans son caractère le plus général, c'est la destruction de l'idolâtrie. A de grossières croyances, descendant à un stupide fétichisme, Mahomet a substitué, après vingt ans de luttes, la foi à un Dieu unique, clément et miséricordieux, créateur des cieux et de la terre, père de l'homme, sur lequel il veille et qu'il a comblé de biens, rémunérateur et vengeur dans une autre vie, où il nous attend pour nous récompenser ou nous punir selon nos mérites, tout-puissant, éternel, infini, présent partout, voyant nos actions les plus secrètes, et présidant à la destinée entière de ses créatures qu'il n'abandonne point un seul instant, ni dans ce monde-ci ni dans l'autre. L'Islam est la soumission la plus humble et la plus confiante à sa volonté sainte. L'Islam n'y a pas plus à se révolter contre elle qu'à désespérer de la fléchir, et le cœur du vrai musulman est aussi tranquille que pur devant l'auteur de son existence, son soutien indéfectible et son équitable juge.

Tel est l'Islam dans son essence et sa simplicité ; telle est la vraie et la saine doctrine que Mahomet est venu prêcher au monde arabe et par laquelle il l'a persuadé et amélioré.

A l'exception du christianisme appuyé sur la Bible et l'Evangile avec toutes leurs merveilleuses conséquences, il n'y a pas d'autre religion au monde que l'on puisse équitablement comparer à l'Islam, et qui mérite même de très loind'être mise en parallèle avec lui. »

Veillez, Monsieur le Directeur, agréer les assurances de ma considération la plus distinguée.

ET. CARATHÉODORY.

Le 31 octobre, a eu lieu à Paris, une réunion des députés français qui ont soumis à la Chambre la proposition tendante à organiser l'arbitrage international et des membres de la Chambre des communes d'Angleterre délégués par leurs collègues favorables à cette proposition.

Etaient présents : MM. Frédéric Passy, Siegfried, Fernand Faure, Yves Guyot, etc., députés français ; sir Georges Campbell, MM. Cremer, Burt, Fenwick, etc., membres de la Chambre des communes. Ceux-ci représentent 233 de leurs collègues favorables à l'arbitrage. Ils sont déjà allés aux Etats-Unis pour faire de la propagande en ce sens auprès des pouvoirs publics de la République américaine. 36 membres de la Chambre des Lords sont également favorables à l'arbitrage.

Le bureau était composé de MM. Frédéric Passy, président ; sir Georges Campbell et Cremer, vice-présidents ; Burt et Gaillard (Vaucluse), secrétaires.

M. Cremer a lu une lettre de M. Gladstone, qui déclare adhérer à la proposition, mais s'excuse de ne pouvoir assister à la réunion, des obligations le retenant en Angleterre.

La réunion a pris diverses résolutions. Elle a décidé notamment que, l'année prochaine, les députés français iraient rendre visite à leurs collègues anglais pour continuer l'action engagée.

Elle a décidé ensuite d'organiser à Paris l'année prochaine, à l'occasion de l'exposition, un grand congrès de représentants, Français, Anglais et Américains et de représentants des autres puissances qui voudront s'associer à l'œuvre de l'arbitrage international.

Le 26 octobre, on a célébré à Genève le 25^e anniversaire de la fondation de la société de la *Croix-Rouge*. Un banquet a eu lieu sous la présidence de M. Gustave Moynier, qui est l'âme de l'œuvre. Il en a rappelé, dans son discours, l'origine et le développement ; il a montré quel progrès immense a été réalisé en droit international par la modeste association, il a dit quel bonheur et quels avantages la Suisse retire de cette institution, qui est la sœur aînée de tous les offices internationaux installés dans ce pays.

« La considération qu'a su mériter la Croix-Rouge rejaillit sur son lieu de naissance, où elle a, d'ailleurs, conservé ses organes centraux. C'est au Conseil fédéral que tout gouvernement désireux d'adhérer à la convention de Genève, notifie sa décision ; c'est à Genève que toute société nouvelle s'adresse pour être admise à faire partie de la Croix-Rouge. Le Comité international se trouve occuper, sans l'avoir cherché, une position éminente, que de fréquents témoignages de gratitude, et même de déférence ne lui permettent pas de méconnaître. Des belligérants sont allés jusqu'à prendre notre Comité à témoin de leurs agissements, l'érigeant ainsi en une sorte de tribunal d'honneur. Ceux qui ont été l'objet de cette insigne marque de confiance ne se méprennent point sur ce qui leur a valu une pareille distinction. Ils sentent fort bien que c'est, avant tout, à leur nationalité qu'ils en sont redevables, car elle a été pour eux, dans leurs délicates missions, le meilleur des passeports, et ils éprouvent, d'autre part, une réelle satisfaction en pensant que leurs travaux ont pu contribuer à faire honorer le nom suisse à l'étranger. »

BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

Revue des Deux-Mondes.

1^{er} septembre. — *La dernière année du maréchal Bugeaud en Afrique*, par Camille Rousset. — *Les grandes fortunes en Angleterre : les inventeurs, la Presse*, par C. de Varigny (détails curieux sur divers inventeurs, comme Bessemer, Mason, et sur le *Times*). — *Un bourguemestre de Stralsund au XVI^e siècle*, par G. Valbert (d'après ses mémoires publiés récemment et analysés d'une manière piquante).

15. — *La renonciation des Bourbons d'Espagne au trône de France : Enregistrement des renonciations, les Cortès et le Parlement, la loi Salique*, par le marquis de Courcy. — *Le régime municipal de Paris*, par Victor Du Bled. — *La religion en Russie : les réformateurs, le comte Léon Tolstoï, ses précurseurs et ses émules*, par Anatole Leroy-Beaulieu.

Nouvelle Revue.

15 juin. — *M. Thiers*, par le marquis de Castellane. — *Le péril maritime*. (Article anonyme très pessimiste). — *La colonisation de la Tunisie*, par Fournier de Flaix. (L'auteur préconise l'assimilation à l'Algérie.)

1^{er} juillet. — *Un secret d'État*, par le comte Paul Vasili. (Il s'agit d'un prétendu traité secret conclu entre l'Allemagne et la Belgique dont l'auteur aurait eu connaissance.) — *La propriété et la famille au Monténégro*, par Toubreau (d'après le nouveau Code civil). — *Les fêtes de Boïogne et l'Italie actuelle*.

15. — *La morale et l'usage des richesses*, par Courcelle-Seneuil. — *Napoléon à l'île d'Elbe*, par Gagnière (d'après des documents nouveaux empruntés aux archives de Florence).

1^{er} août. — *Rapport secret du prince de Bismarck à S. M. Frédéric III sur le projet de mariage de la princesse Victoria avec le prince Alexandre de Battemberg*. (L'authenticité de ce document publié par M^{me} Adam a été révoquée

en doute par la presse officieuse allemande.) — *Les théoriciens de la paix universelle, dans le passé et le présent*, par H. Destrem.

15. — *Réponse à la presse allemande à propos de l'authenticité du rapport de M. de Bismarck à l'Empereur Frédéric III*, par M^{me} J. Adam. — *La situation, par un Russe*. — *La Constitution de 1852*, par Corentin Guybo. — *L'abolition de l'esclavage au Brésil*, par Manuel Carneiro (court historique).

1^{er} septembre. — *La dette métallique de la Russie et le rouble*. — *Le budget d'un monopole*. (Il s'agit des tabacs.) — *Lettres de Sobieski à la Reine Marie-Casimire durant la campagne de Vienne (1683)*.

15. — *La Constitution de 1875, la Révision*, par de Marcère, ancien ministre. — *Le journal des médecins de Lucrèce Borgia*, par Gagnière (d'après des documents empruntés aux archives de Modène).

Le Correspondant.

23 mai. — *Mémoires et souvenirs du baron Hyde de Neuville*, par H. Delorme. (Longs extraits.) — *Les finances de la République, les étapes d'une banqueroute, les petits profits d'un député*, par Le Trésor de la Rocque (Article violent à l'adresse d'un député trop connu). — *Des probabilités d'une invasion chinoise en Occident*, par Albert Perque.

10 juin. — *Jean-Jacques Rousseau à Venise*, par P. Faugère. (On sait que Rousseau fut à Venise secrétaire de l'ambassadeur de France. M. Faugère, qui a été longtemps à la tête du service des archives au ministère des affaires étrangères, fait un récit curieux de cet épisode peu connu de la vie de Rousseau.) — *Le tunnel sous-marin anglo-français*, par A. Chenclos.

25. — *Le duc d'Enghien*, par le duc de Broglie. (À propos de l'ouvrage récent de M. Welschinger. En voici la conclusion en ce qui concerne le rôle de Talleyrand : « S'il reste certain que M. de Talleyrand a consenti à l'arrestation du duc d'Enghien, il ne l'est nullement qu'il ait été l'inspirateur de cet acte illégal, et il l'est encore moins qu'il ait su que cette irrégularité (très blâmable en elle-même) n'était que le préliminaire d'un attentat plus odieux. Une fois ce fait consommé, il a dû, comme ministre des affaires étrangères, essayer de le justifier devant l'Europe diplomatique qui ne pouvait manquer de s'en émouvoir. Cette regrettable complaisance était la conséquence nécessaire de sa fonction dont il ne songea pas et dont personne, il faut le dire, ne lui demanda alors de se démettre. Mais, autre chose cependant est de commettre un crime, autre chose de défendre un criminel, et jamais, dans la pire même des causes, on n'a confondu l'avocat avec le coupable. ») — *L'Empereur Frédéric*, par le vicomte Bégouen. — *Le parti catholique et les élections en Belgique*, par de Crousaz-Crétet.

10 juillet. — *M. Guizot au Pouvoir*, par Paul Thureau-Dangin. (L'affaire du droit de visite et les élections générales de 1842). — *À propos de l'anniversaire de Sadowa. Une question de responsabilité*, par le colonel de l'Eglise. (L'article a pour but de disculper le maréchal Randon de la responsabilité de l'ination de la France après Sadowa.) — *Les élections municipales de Rome*, par le comte Soderini.

25. — *Le Pape et la liberté* (à propos de l'Encyclopédie *Libertas*). — *M. Guizot au Pouvoir* (suite), par Thureau-Dangin. — *La situation économique des congrégations religieuses* (à propos du projet de loi sur les associations).

10 août. — *L'espionnage*, par Numa de Chilly. (Aperçu historique de l'espionnage international.) — *M. Guizot au Pouvoir* (suite), par Thureau-Dangin. — *Mme Cottin pendant la Terreur*, par de Ganniers (d'après sa correspondance inédite).

25. — *La mort du duc d'Orléans*, par Thureau-Dangin. — *Le leurre d'une alliance*, par Ch. Gavard. (Il s'agit de l'alliance franco-russe et de la situation particulière de la Russie.)

1^{er} septembre. — *M. Guizot au Pouvoir*, par Thureau-Dangin (septembre

1842 — mars 1843). — *Les Italiens à Tripoli*, par Ch. de Mauprix. — *L'espionnage* (fin), par Numa de Chilly.

25. — *M. de Villèle au Pouvoir et l'expédition d'Espagne*. (Analyse et extraits du tome III des *Mémoires*.) — *M. Guizot au Pouvoir*, par Thureau-Dangin. (La reine Victoria au château d'Eu.)

Bibliothèque universelle et Revue Suisse.

Juin. — *L'armée française. Considérations sur son état actuel*, par Abel Veuglaire.

Juillet. — *Les grands industriels contemporains : Alfred Krupp*, par Van Muyden. — *Les idées musulmanes sur le Christianisme*, par Edouard Sayous. — *Manzoni et son œuvre comme patriote*, par Vulliemin.

Août. — *Jean Kollar et la poésie panslaviste au XIX^e siècle*, par Louis Leger.

Septembre. — *Le pessimisme philosophique et l'optimisme chrétien*, par Léo Quesnel. — *L'histoire religieuse de la Révolution française*, par Edm. de Pressensé (à propos d'un ouvrage de M. Gazier).

Revue internationale.

10 juillet. — *L'Italie et la France*, par Eugène Rendu (réponse à une lettre de M. le sénateur Lampertico). — *Philippe II et Don Carlos*, par G. Boglietti. (A propos d'un livre récent de M. Ch. de Moüy; Philippe II aurait été calomnié; il n'a pas été coupable de la mort de son fils.) — *Le huitième centenaire de l'Université de Bologne*, par D. Zanichelli. — *A travers les Revues italiennes*, par E. Maurice. (Analyse d'un intéressant travail dû à un général italien sur *la vie du régime*.)

25. — *Les évolutions de la critique contemporaine : M. Ferdinand Brunetiere*, par Ern. Tissot. (Article très élogieux). — *Une héroïne sous la Terreur*, par Amédée Roux (d'après l'ouvrage de M. Bardoux sur M^{me} de Custine). — *A travers les Revues anglaises*, par E. Maurice. (Analyse d'un article de la « Revue d'Edimbourg » sur les Anglais témoins oculaires de la Révolution française.)

10 août. — *Lettres inédites de Joseph Mazzini*. — *Théologie et miracles de Mme de Krüdner*. — *L'Autriche-Hongrie en 1888 et la question d'Orient*, par G. Boglietti. (Le jour où l'Autriche-Hongrie en viendra à son grand conflit avec la Russie sera celui qui résoudra en même temps le problème de sa constitution intérieure. Ou victorieux ou vaincu, ce jour-là, l'empire dualiste aura cessé d'exister. C'est le seul point que l'on ose affirmer avec certitude.)

25. — *Lettres inédites de Mazzini* (suite). — *La littérature contemporaine en France*, par Ed. Rod. — *A travers les revues allemandes*, par E. Maurice. (Article de la « Deutsche Rundschau » sur la vie de Berlin.)

10 septembre. — *La réforme du régime parlementaire*, par E. de Laveleye (à propos du mouvement plébiscitaire qui semble s'être produit en France et dont « se sont affligés les amis de la liberté dans le monde entier »). — *Lettres inédites de Mazzini* (fin). — *A travers les Revues américaines*. (Article de la « North american Review » sur l'immigration qui commence à inquiéter les Américains. Le système proposé par l'auteur est inspiré par un esprit singulièrement restrictif; il nous paraît intéressant d'en reproduire les termes. « A partir de ce jour, aucun émigrant ne sera autorisé à débarquer sur le territoire américain sans avoir présenté au moins trois ans à l'avance à un consul américain une demande annonçant son intention d'émigrer aux Etats-Unis. Cette autorisation ne sera accordée qu'à des personnes sachant lire et écrire; on ne permettra de débarquer ni aux indigents, ni aux imbéciles, ni aux criminels; ceux auxquels l'autorisation aura été accordée devront déclarer le jour de leur débarquement leur intention de devenir citoyens, et ils seront tenus d'étudier les

principes, la constitution et les lois du pays avant de recevoir la naturalisation. »)

25. — *De l'atavisme dans l'histoire*, par Yette Blaze de Bury (à propos de l'excellente « histoire du peuple anglais » de Richard Green). — *Questions d'organisation militaire*, par Abel Veuglaire.

20 octobre. — *Jules Mazarin et son temps*, par G. Bobbio. — *Le régime parlementaire*, par le comte Barbolani (à propos de l'article de M. de Laveleye, publié dans le numéro du 10 septembre; l'auteur qui a occupé d'importantes fonctions diplomatiques, pense que les monarchies parlementaires de l'Europe pourraient faire leur profit de certains conseils donnés par M. de Laveleye à propos de la France). — *Les souvenirs de Marco Minghetti*, par E. Maurice. (Analyse des mémoires de l'illustre homme d'Etat qui viennent d'être publiés.)

25. — *La question des missions catholiques en Chine*, par le prince de Cariati (dans un sens hostile à la France). — *Un roi militaire*, par Charles Revert (à propos des souvenirs publiés par Schneider sur l'empereur Guillaume).

Revue politique et littéraire.

12 mai. — *Notre situation à Madagascar*, par un officier de marine. — *Les Elections et les Cahiers de Paris en 1789*, par H. Monin.

19. — *Les sauterelles, croquis africain*, par Paul Monceaux.

26. — *L'Angleterre, la Russie et la France*, par An. Leroy-Beaulieu. — *Les armées étrangères, l'Autriche-Hongrie*, par Th. Cabu. — *La « Primrose League » en Angleterre*, par Th. Bentzon.

2 juin. — *Les tombes de la Révolution*, fragment inédit de Michelet. — *Les Universités et la Révolution*, par Louis Liard. — *Le mouvement patriotique en Serbie*, par Camille Viré.

9. — *Mendiants et philanthropes en Angleterre*, par Arvède Barine.

16. — *M. Tisza et les sympathies magyares*, par Slava-Roma. — *La crise agraire de l'Irlande*, par Ch. Benoist. — *L'armée royale en 1789*, par Aug. Moireau. — *La Société de Paris*, par H. Laujol (critique de l'ouvrage du comte Vassili).

23. — *L'Empereur Frédéric III*, par un député alsacien au Reichstag.

30. — *Les caractères de la philosophie moderne*, par E. Boutroux.

7 juillet. — *Un Empereur dans l'opposition*, par Ernest Lavisse. — *L'alliance allemande et l'opinion en Italie*, par Eug. Rendu (article des plus intéressants d'un homme qui connaît bien l'Italie et qui conserve, comme il le dit, d'incorrigibles sympathies). — *Adam Mickiewicz*, par Helenus.

14. — *Les relations commerciales entre la France et l'Angleterre*, par Fournier de Flaix (les droits d'entrée sur les vins). — *Le Roi Milan, sa politique, son armée*.

21. — *Les origines du dualisme en Autriche*, par Slava-Roma. — *L'affaire du Tonkin*, par A. Gervais.

28. — *La sécularisation de l'Etat dans l'Union américaine*, par de Presensé, sénateur. — *Les Russes en Asie centrale*, par Henry-M. d'Estrey (le chemin de fer de Samarcand, les Turcomans). — *Garibaldi*, par Arvède Barine. (Avec ses erreurs, ses faiblesses et ses ridicules, Garibaldi reste un témoignage mémorable de ce qu'un homme obscur et sans génie peut accomplir par la seule force d'une idée désintéressée.) — *Les Eglises orientales dans l'Empire Ottoman et l'Autriche-Hongrie*. (Le sentiment religieux est dans l'Europe orientale et dans tout le Levant la plus grande force dont les hommes d'Etat puissent se servir. Rien ne mérite donc plus d'être connu que la constitution des Eglises orientales, leur hiérarchie et leurs relations avec Rome; il est impossible, sans cette étude préliminaire, de comprendre les questions politiques et religieuses qui sont agitées dans l'Empire Ottoman, en Bulgarie, en Serbie, dans l'Autriche-Hongrie et en Pologne.) — *Le Roi Milan et son divorce*.

4 août. — *Le Reichstag de l'Empire allemand*. (Début d'une série d'études sur les Parlements du monde.) — *M. Bogisic et le Code Monténégrien*.

11. — *Le chemin de fer transasien et le péril chinois*, par Ernest Meyer.

18. — *La question d'Orient dans la Mer Rouge*, par Paul Fontin. — *Les travaux des Conseils généraux*, par J. de Crisenoy.

25. — *La vérité sur la marine*. — *L'Allemagne jugée par un Russe*, par Louis Leger. — *Le Congrès panslaviste à Prague, Bakounine*, par Sacher-Masoch.

1^{er} septembre. — *L'établissement du dualisme autrichien*, par Slava-Roma.

8. — *La Skouptchina du Royaume de Serbie*. — *Hoche et l'expédition d'Irlande*, par Aulard.

15. — *La vérité sur la marine* (les forces navales dans les eaux territoriales).

22. — *Les Cortès de Portugal*. — *L'Empereur Guillaume I^{er} peint par lui-même*, par Arvède Barine. — *Les rapports de l'Eglise et de l'Etat dans la monarchie française*, par Fustel de Coulanges.

Bulletin de la Société de législation comparée.

Juillet. — *Etude sur le Code italien de la marine marchande*, par Prud'homme. (Traduction intégrale des dispositions sur le *Droit maritime en temps de guerre*). — Chronique législative : Débats du Reichstag allemand et du Landtag prussien en mai et juin.

Revue maritime et coloniale.

Juillet. — *Eléments de droit maritime international*, par E. Rosse, sous-commissaire de la marine (piraterie, traite, nationalité des navires, propriété privée dans la guerre maritime, course). — *Des infractions à la police de la navigation et des pêches maritimes et de leur répression*, par Vinson, sous-commissaire de la marine (étude détaillée comprenant l'indication des nombreux textes relatifs à la matière). — *Mémoire sur l'instruction publique dans quelques Etats de l'Amérique du Sud*, par Guichon de Grandpont, commissaire-adjoint de la marine (renseignements spéciaux sur le Chili, le Brésil et l'Uruguay). — Chronique : *Angleterre* (extraits de diverses revues anglaises sur divers sujets : transport d'une armée à travers la Manche, la défense navale en Angleterre, la réserve navale anglaise, la protection de la marine marchande anglaise).

Août. — *Eléments de droit maritime international*, par E. Rosse (effets de la guerre maritime relativement aux puissances neutres). — *Mission du Cap Horn. Histoire du voyage*, par le capitaine de frégate Martial. — Chronique : Opinion d'un amiral américain sur le succès d'une invasion en Angleterre (l'Angleterre peut dormir en paix, personne n'ira la trouver chez elle); les responsabilités de l'amirauté anglaise; accroissement de la flotte des Etats-Unis; la justice maritime aux Etats-Unis (compte-rendu d'une affaire jugée récemment).

Septembre. — *Voyage aux lacs du Cambodge*, par de Saint-Sernin, lieutenant de vaisseau. — *Eléments de droit maritime international* (fin), par E. Rosse. (Du blocus maritime et des représailles). — Chronique : les manœuvres navales anglaises.

Octobre. — *Affaires d'Orient (1839-1841)*, journal d'un officier de la station navale du Levant, par le contre-amiral Du Pin de Saint-André. — *La guerre d'escadre sous le ministère Colbert*, par Chabaud-Arnault. — Chronique : Conclusions tirées des manœuvres navales anglaises; le bombardement des villes ouvertes sur les côtes (extrait intéressant d'un journal anglais qui regarde l'opération comme très légitime).

Revue de géographie.

Juillet. — *Topographie du Canal de Panama et état d'avancement des travaux en mai 1888*, par F. de Lesseps (avec des gravures). — *Le Soudan français*, par P. Gaffarel. — *La baie de Diégo-Suarez*, par le capitaine Nicolas. — *L'archipel de Cook*, par H. Mager. — Le mouvement géographique, L. Delavaud. (Contestations territoriales entre la Grande-Bretagne et le Vénézuéla, entre le Nicaragua et le Costa-Rica; nouvelle annexion anglaise en Océanie.) — *Le Sultan Mouly-Hacen et le Makhzen marocain*, par L. de Campou (résumé d'impressions de voyage).

Août. — *Un professeur et un cours de géographie à la fin du règne de Louis XIII*, par L. Drapeyron. — *Les Français dans l'Inde et l'Indo-Chine : deux ministres de la marine, Colbert et de Chasseloup-Laubat*, par A. Faure.

Septembre. — *Un pays à coloniser : la région de l'Amour*, par M. Venukoff. — *Configuration de l'Asie centrale*, par H. Meyners d'Estrey (d'après les documents anglais et russes les plus récents). — *Voyage anonyme et inédit d'un janséniste en Flandre et en Hollande (1681)*, publié par Ch. Fierville.

Revue d'histoire diplomatique.

1888, IV. — *L'origine et la constitution des communautés fluviales conventionnelles*, par Ed. Engelhardt. (L'auteur qui est l'homme le plus compétent dans cette matière difficile, montre très bien le progrès réalisé déjà, quoiqu'il reste encore à faire.) — *Quelques lettres de Marie-Caroline, Reine des Deux-Siciles*, par le comte Boulay de la Meurthe. — *Correspondance d'un représentant du duc de Modène à la Cour de Vienne (1659-1660)*, par L. Olivi. — *La question d'Alger sous Charles IX*, par le comte Frémy. (D'après les archives, nombreux extraits de documents inédits). — *Mémoire du marquis de Bonac sur les affaires du Nord de 1700 à 1710*.

Annales de l'Ecole des sciences politiques.

1888, IV. — *La conception populaire de la royauté en Angleterre*, par E. Boutmy. (Complément des études si remarquables déjà faites par l'auteur sur la Constitution britannique; dans le présent travail, M. Boutmy répond à diverses questions délicates qui se réduisent à celle-ci : quelles prises a encore la royauté sur les masses?) — *La vie municipale en Prusse. Bonn*, par Max Leclerc. (Travail fait d'après les meilleures sources et vivifié par une étude sur place; il est intéressant de voir les transformations subies par l'organisation communale qu'avaient apportée les armées françaises et qui subsista longtemps après que la ville de Bonn fut annexée à la Prusse.) — *De l'organisation des partis politiques aux Etats-Unis*, par Ostrogorski. — *La politique coloniale de Choiseul*, par d'Aubigny (d'après des documents inédits empruntés aux archives du ministère des affaires étrangères et aux archives coloniales). — Correspondances : Etude de M. Djuvara sur *la politique douanière de la Roumanie, la condition des étrangers, les conventions d'extradition, l'exécution des jugements étrangers*. — Chronique de l'Ecole. — Comptes-rendus.

Le Mémorial diplomatique.

1^{er} septembre. — *L'esclavage en Afrique et l'Etat du Congo*.

8. — *Le reportage en matière de diplomatie*. — Lettres de feu l'Empereur Guillaume I^{er}.

15. — *L'Angleterre et l'Afrique orientale*.

22. — *L'incident de Belloc et l'agitation panslaviste*.

29. — *Divisions intérieures et prestige extérieur*. — Le Journal de Frédéric III (extraits).

6 octobre. — *Le Journal de Frédéric III*. — *La fondation de l'Empire allemand et les Etats du Sud*. — *Voyage de l'Empereur d'Allemagne*. — *La*

politique coloniale du Portugal. (Lettre du ministère des colonies, en date du 14 septembre 1888, au sujet de faits qui se sont passés récemment à Lourenço-Marquez.)

13. — *L'Empereur allemand à Rome.* — Les élections en Roumanie.

20. — *Le Sultan et la ligue de la paix.* — Projet de révision des lois constitutionnelles.

27. — *Budget et fatalité.* — Angleterre et Irlande. — Le divorce du Roi de Serbie (documents). — *L'inviolabilité des archives consulaires.* (Proposition soumise à l'Institut de droit international, par M. Engelhardt.)

L'Économiste français.

2 juin. — *Les passeports allemands et les communications ferrées internationales,* par P. Leroy-Beaulieu. — *Le mouvement économique aux États-Unis,* par J. Chailley (question de l'immigration). — *La situation des indigènes et le Code de l'indigénat en Algérie.* — *Les vicissitudes économiques de la France depuis la guerre,* par G. Michel. — *L'impôt anglais sur le revenu et les maisons françaises faisant le commerce dans le Royaume-Uni.* (Lettre d'un avocat anglais.)

9. — *La Grèce contemporaine : le pays et les habitants,* par J. Chailley. — Discussion à la Société d'Économie politique sur les résultats économiques de la taxe proposée sur les étrangers en France.

16. — *L'abolition de l'esclavage au Brésil,* par E. Levasseur.

23. — *L'avenir de la Russie et l'Asie Centrale,* par P. Leroy-Beaulieu. — *Le commerce allemand en 1887,* par M. Block. — *La Grèce contemporaine : l'agriculture, le commerce, les finances,* par J. Chailley.

30. — *Le budget de 1789 et le budget de 1889,* par P. Leroy-Beaulieu. — *Le travail servile et le travail libre au Brésil.* — *L'immigration des ouvriers étrangers en Angleterre,* par A. Raffalovich.

7 juillet. — *L'immigration chinoise en Australie,* par J. Chailley.

14. — *Le mouvement économique aux États-Unis,* par J. Chailley (renseignements sur l'Interstate commerce Act et ses conséquences).

21. — *L'Islande au point de vue économique,* par J. Chailley.

28. — *Le mouvement économique aux États-Unis* (le traité sur les pêcheries avec le Canada).

4 août. — *L'abandon du latin et l'avènement du Volapük,* par P. Leroy-Beaulieu.

11. — *La Bourse du travail, l'ordre public et l'Exposition de 1889,* par P. Leroy-Beaulieu.

18. — *Les fonds d'État des divers pays d'Europe et d'Amérique aujourd'hui et depuis le commencement du siècle,* par P. Leroy-Beaulieu.

25. — *Le mouvement économique aux États-Unis* (question de l'immigration). — *La situation des Anglais dans l'Inde et le réveil de l'esprit national.*

Frédéric III, le Prince héritier, l'Empereur, esquisse biographique dédiée à sa mémoire et publiée sous la direction et avec une introduction de S. M. l'impératrice Frédéric, Paris, librairie Paul Ollendorff.

L'ouvrage porte en épigraphe la citation de Shakespeare : « Il était aussi bon que brave, et prince dans l'exercice de ces deux qualités, » et il est précédé d'un portrait du défunt, l'Aigle-Noir au cou et vêtu du grand uniforme des gardes du corps, avec un autographe de sa signature et de son paraphe.

Ce livre s'ouvre par la préface de l'impératrice, conçue sous forme d'une lettre à l'auteur, dont voici le texte :

Schloss Friedrichskron, 18 août 1888.

Cher monsieur Rodd,

Vous savez que mon époux bien-aimé, feu l'empereur Frédéric, pendant son séjour en Angleterre, l'année dernière, alla visiter l'hôpital pour les maladies

de la gorge et éprouva pour les malades une bien vive compassion. A cette époque, sa maladie n'avait pas encore une très sérieuse gravité, et dans la bonté de son cœur il plaignait sincèrement ceux qui souffraient plus que lui de l'état de leur gorge.

J'avais alors un grand désir de venir en aide à cet hôpital par un moyen quelconque, et j'avais eu l'idée de faire moi-même quelques dessins et de réunir quelques histoires jolies et intéressantes pour en faire un petit livre qui se serait vendu au bénéfice de l'hôpital. Hélas ! hélas ! je n'ai pu trouver ni le temps ni la tranquillité d'esprit nécessaires pour mettre ce plan à exécution.

J'ai été à même de voir tout le bien qui peut être fait par la science médicale et par les soins intelligents des garde-malades, et je désire encore plus vivement voir ceux qui ont à lutter contre la maladie trouver un refuge dans un hôpital où ils pourront jouir des soins et du confort qu'ils ne peuvent obtenir chez eux, et avoir une meilleure chance de guérison.

Maintenant que j'ai constaté la sympathie si profonde et si sincère avec laquelle mes compatriotes ont suivi le cours de la cruelle maladie du prince mon époux, et le sentiment vrai avec lequel ils ont pleuré sa perte, je me décide à essayer par un autre moyen de venir en aide à l'hôpital. Je n'offre plus mes dessins et mes écrits, mais je viens vous prier de raconter l'histoire de la vie de mon époux bien-aimé que Dieu a sitôt rappelé à lui. Vous le connaissiez dans les jours heureux où il respirait la force et la santé, aussi bien que pendant la dernière année où la souffrance jetait une ombre sur sa vie ; j'ai donc pensé que nul ne pouvait, mieux que vous, entreprendre la tâche de préparer une courte biographie qui le fasse mieux connaître du monde entier, et lui donner dans l'affection de nos compatriotes une place à côté de mon regretté père pour lequel il avait tant d'affection, d'admiration et de vénération, et avec lequel il était en pleine communion d'idées. Je suis certaine que la vie d'un homme bon et noble doit intéresser tout le monde et que l'exemple d'une existence aussi honnête et aussi pure ne peut faire que du bien.

Ceux qui appartiennent aux classes inférieures, auxquels sont refusés les bienfaits accordés aux riches et ce qu'on appelle les bonnes choses de ce monde, s'imaginent souvent que leur fardeau est le plus dur à porter et que seuls ils ont pour lot la lutte, la douleur et les larmes. Ils changeront peut-être d'idée lorsque cette histoire leur parlera de souffrances supportées avec tant de patience, de devoirs remplis avec tant d'énergie, pendant que la maladie minait les forces d'un homme puissant ; ils comprendront alors les profonds regrets d'un monarque qui aimait son peuple et se voyait dans l'impossibilité de poursuivre les plans que son cœur avait formés depuis si longtemps pour son bonheur ; ils éprouveront une sincère admiration pour son courage, qui ne s'est pas un instant démenti pendant que l'ombre de la mort planait sur lui.

La douleur et la souffrance sont le lot de tous ; les cœurs meurtris se trouvent dans les palais aussi bien que dans les chaumières ; les liens de la fraternité ont plus de force lorsque les cœurs sont unis par la pitié et l'amour, quand les âmes s'élèvent vers le ciel en vénérant ce qui est beau et bon.

Puisse cette histoire de la vie honnête et utile de l'empereur Frédéric toucher le cœur de ceux qui la liront ; puisse-t-elle être comme un affectueux salut du mourant pour les pauvres malades de l'hôpital, auxquels je désire si vivement venir en aide et auxquels vous avez si gracieusement offert l'appui de votre plume !

Yours sincerely.

VICTORIA.

« Par une curieuse coïncidence », dit l'écrivain, Frédéric III était né le jour anniversaire de la bataille de Leipzig, et la date de ses funérailles est celle de Waterloo. Par cette évocation s'ouvre le premier chapitre, consacré à l'histoire des premières années. « Les princes de la maison de Hohenzollern sont soldats dès leur berceau. » En conséquence, le jeune prince, dès l'âge de huit ans, faisait, avec deux compagnons (les comtes Rodolphe de Zastrow et Adolphe de Koenigsmarck), l'exercice en costume de soldat, « s'en acquittant à la perfec-

tion sous les ordres du sergent Bludau ». Professant une affection spéciale pour la princesse Charlotte de Prusse, devenue princesse héréditaire de Saxe-Meiningen et mère de son futur gendre, il était aussi fort attaché à son cousin Frédéric-Charles, amitié qui « ne se démentit pas plus tard, lorsque leur jeu de petite guerre avec des armées en miniature, composées de jeunes cadets, devint la cruelle réalité du champ de bataille ». A sa réception, à dix ans, comme lieutenant au 1^{er} régiment d'infanterie de la garde, le présentant aux officiers, le roi, son oncle, lui tint ce langage :

Vous êtes encore un bien petit jeune homme, Fritz ; mais faites en sorte de faire connaissance avec ces messieurs, et un jour vous serez au-dessus d'eux, quoique, pour le moment, ils soient facilement au-dessus de vous.

Sur ces entrefaites éclate la Révolution de Février. L'attitude et le rôle du prince de Prusse (père de Frédéric), en cette circonstance, sont ainsi décrits :

Le prince de Prusse, faisant le sacrifice de sa popularité, attira en grande partie sur lui-même les ressentiments du peuple, et le futur héros de l'unité allemande rendit plus facile à son frère le rétablissement de l'ordre en quittant Berlin pendant quelques temps, son absence diminuant le mécontentement général qui s'adressait à l'élément militaire. Mais son caractère intrépide ne pouvait se concilier facilement avec cette apparente fuite, et il ne partit que sur l'ordre écrit du roi de se rendre immédiatement à Londres, en mission spéciale, pour expliquer à la cour de Saint-James ce qui se passait à Berlin.

Sa dix-huitième année accomplie peu après le retour de son père, le prince, devenu majeur, commença son service actif dans le régiment auquel il a été attaché. On lui épargna, toutefois, le peine de suivre, avec le prince Frédéric-Charles, son père, nommé au commandement de l'armée contre l'insurrection badoise.

« On pensa, dit M. Rennell Rodd, qu'il n'était pas prudent de donner au futur héritier du trône de Prusse la tâche ingrate de réprimer une révolte militaire. » Considération aussi bien applicable au père qu'au fils, à moins que le souverain n'ait voulu réserver à son seul neveu le *tu Marcellus eris* ?

Après quelques mois de régiment, le nouvel officier part pour Bonn, où, premier de son sang, il est initié aux rites et coutumes de la vie universitaire. Déjà se manifeste alors une prédilection marquée pour l'Angleterre, ses institutions et son histoire. Son maître en la partie, M. Copland-Perry, constate l'intérêt particulier qu'il porte à ces matières :

Il aimait l'Angleterre et avait une profonde admiration pour notre reine... Il accueillait avec le plus vif plaisir tout ce que j'étais à même de lui apprendre de la vie politique et sociale en Angleterre ; et, plus tard, lorsque nos études sérieuses furent terminées, nous nous amusâmes à écrire des lettres imaginaires à des ministres et à des représentants de l'élite de la société.

L'Exposition universelle de Londres l'amène, avec sa famille, en Angleterre. D'une rapide excursion à Liverpool et à l'île de Wight, il emporta en Allemagne une profonde impression de la richesse et de la stabilité de l'Angleterre, de l'esprit libéral et raisonnable qui présidait à ses institutions, de la vie domestique si charmante et si heureuse de la cour, et, par dessus tout, d'une certaine petite princesse qui venait d'atteindre sa dixième année, devenue depuis impératrice et reine Frédéric. Il eut néanmoins « assez de patriotisme pour dire qu'il préférerait son Babelsberg à Windsor. »

Du récit de son voyage en Italie, en 1854, à retenir la mention de la vive affection conçue par Pie IX pour l'hôte royal, « que ne diminuèrent en aucune façon les graves dissentiments qui s'élevèrent plus tard entre la Prusse et le Vatican. Une légère infraction à l'étiquette n'amoindrit pas ce sentiment.

Lors de leur première entrevue, le pape tendit la main au jeune homme pour le baiser qui est l'hommage habituel des visiteurs ; mais celui-ci, comme représentant de l'un des deux grands Etats protestants, ne crut pas devoir rendre ce genre d'hommage, et il serra chaudement la main qui lui était tendue. Le pape, dont l'esprit était bien connu, dans toutes les autres entrevues qu'il eut avec le prince, l'aborda en gardant la main droite derrière le dos.

Au mariage, « les anneaux de mariage étaient faits d'or pur de Silésie » et les huit demoiselles d'honneur, « choisies parmi les huit plus belles filles d'Albion, avaient pour toutes fleurs des bruyères blanches, en souvenir de celle qui avait donné au prince l'occasion de se déclarer ». Suit le récit de la lune de miel, commencée à Babelsberg, continuée au palais-nouveau, près de Potsdam, où la princesse royale s'occupe de la basse-cour et de la laiterie, comme fit Marie-Antoinette à Trianon. Cette existence idyllique prend, avec le temps, un caractère patriarcal ; le groupe princier visite fréquemment les écoles, se plaisant à interroger les élèves. Dans une de ces visites, le prince, touchant du doigt une médaille attachée à sa chaîne de montre, demande à une petite fille : « A quel règne appartient ceci ? — Au règne minéral. — Et cela (montrant une fleur) ? — Au règne végétal. — Et moi ? — Au règne de Dieu. » La réponse était-elle soufflée ? Sinon l'on ne saurait méconnaître que le rôle du futur courtisan figurait au programme de l'école et y était enseigné avec succès.

Les détails de la campagne de 1866 apprennent que c'est un message de Frédéric-Charles, annonçant son intention d'attaquer l'armée de Benedeck, dont il ignorait la force, qui décide le prince royal à opérer son mouvement tournant sur les positions autrichiennes.

Après l'entrevue d'Ems, avec M. Benedetti, le roi Guillaume rentre en toute hâte à Berlin. Son fils l'attend à Brandebourg :

Tout le long de la route, deux secrétaires particuliers étaient constamment occupés à déchiffrer les télégrammes que l'on trouvait à chaque station, et ce fut à l'arrivée du roi à Berlin que le prince lui lut, à la lueur vacillante d'un bec de gaz de la salle d'attente de la gare, une dépêche de Paris annonçant la séance orageuse de la Chambre des députés, qui indiquait clairement l'état des esprits à Paris. C'était la guerre, et le roi, en écoutant le récit de la dépêche, dit simplement : « Je crois que la seule réponse que je puisse faire à ce télégramme est d'ordonner la mobilisation de l'armée allemande, et, dans une demi-heure, je serai prêt à signer tous les documents. » Le réverbère qui avait éclairé la lecture du message, fut enlevé plus tard et conservé comme une relique.

Rien d'inédit dans la campagne de 1870. Le soir de Noël, le commandant en chef de la deuxième armée invite son hôte et sa famille à partager avec lui un immense gâteau, pétri des mains de la princesse et cuit par elle, et il procède en personne à la distribution des parts.

Du rôle du prince héritier à l'intérieur il n'est rien dit, sinon « qu'il avait pris pour règle de ne pas s'immiscer dans les affaires de l'Etat », employant son activité à encourager les arts, ce qui lui valut la charge de protecteur des musées publics, nomination dont il ressentit « une satisfaction toute particulière ».

Très brèves les indications sur la période finale, le drame de la villa Zirio et le court répit du défunt. Une émotion poignante se décèle dans le court et simple passage consacré à l'entrevue, la veille du dénouement fatal, du mourant avec sa fille, la princesse Sophie, dont c'était l'anniversaire de naissance.

Il l'envoya chercher de bonne heure dans la matinée pour lui donner des fleurs qu'il avait commandées pour elle, et il paraissait gai et dispos ; mais ses forces étaient épuisées par la longue et héroïque lutte qu'il avait soutenue. Jusqu'au dernier moment, il avait fait son devoir, il avait souffert sans se plaindre et maintenant sans voix, il courbait la tête et était prêt, si jamais homme le fut sur terre, à voir Dieu en face. Un peu avant midi, le 15 juin, entouré de sa famille, l'empereur Frédéric-Guillaume retourna vers son créateur.

C'est M. Rennell Rodd, ancien attaché à l'ambassade anglaise à Berlin, et l'un des familiers de l'intérieur princier, qui a tenu la plume ; la mention accompagnant le titre du livre indique clairement la source de l'inspiration.

Le Cérant : FÉCHOZ.

ARCS-SUR-AUBE. — Imprimerie LÉON FRÉMONT.

ARCHIVES DIPLOMATIQUES

PREMIÈRE PARTIE

TRAITÉS, CONVENTIONS, PROTOCOLES.

SERBIE — SUISSE

Traité d'extradition.

(28 novembre 1887).

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse et Sa Majesté le Roi de Serbie, désirant, d'un commun accord, conclure une convention à l'effet de régler l'extradition réciproque des malfaiteurs, ont nommé dans ce but pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Conseil fédéral suisse, M. A.-O. Æpli, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près sa Majesté impériale et royale apostolique, et Sa Majesté le Roi de Serbie, M. Boghitchévitch, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté impériale et royale apostolique, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Le gouvernement de la Confédération suisse et le gouvernement de Sa Majesté le Roi de Serbie s'engagent à se livrer réciproquement, sur la demande que l'un des deux gouvernements adressera à l'autre, à la seule exception de leurs nationaux, les individus réfugiés du royaume de Serbie en Suisse ou de Suisse en Serbie et poursuivis ou condamnés, comme auteurs ou complices, par les tribunaux compétents, pour crimes et délits énumérés ci-après :

- 1° Assassinat ;
- 2° Parricide ;
- 3° Infanticide ;
- 4° Empoisonnement ;

5° Meurtre ;

6° Avortement ;

7° Bigamie ;

8° Viol, attentat à la pudeur avec violence, attentat à la pudeur sans violence sur la personne ou à l'aide de la personne d'un enfant de l'un ou de l'autre sexe, âge de moins de quatorze ans ; attentat aux mœurs, en excitant, facilitant ou favorisant habituellement, pour satisfaire les passions d'autrui, la débauche ou la corruption de mineurs de l'un ou de l'autre sexe ;

9° Enlèvement de mineurs ;

10° Enlèvement, recel, suppression, substitution ou supposition d'enfants ; exposition ou délaissement d'enfants ;

11° Coups et blessures volontaires ayant occasionné soit la mort, soit une maladie ou une incapacité de travail personnel pendant plus de vingt jours, ou ayant été suivis de mutilation, amputation ou privation de l'usage de membres, cécité, perte d'un œil ou autres infirmités permanentes ;

12° Menaces d'attentats contre les personnes ou les propriétés, punissables, en Suisse, de la peine des travaux forcés ou de la réclusion seulement et, en Serbie, de la peine de mort, des travaux forcés ou de la réclusion ;

13° Attentat à la liberté individuelle et à l'inviolabilité du domicile, commis par des particuliers ;

14° Incendie involontaire ;

15° Vol, rapine, extorsion, soustraction frauduleuse ;

16° Escroqueries, abus de confiance et fraudes analogues ;

17° Concussion, détournement et corruption de fonctionnaires publics, d'experts ou d'arbitres ;

18° Fausse monnaie, comprenant la contrefaçon et l'altération de la monnaie, l'émission et la mise en circulation de la monnaie contrefaite ou altérée ; contrefaçon ou falsification d'effets publics ou de billets de banque, de titres publics ou privés ; émission ou mise en circulation de ces effets, billets ou titres contrefaits ou falsifiés ; faux en écriture ou dans les dépêches télégraphiques et usage de ces dépêches, effets, billets ou titres contrefaits, fabriqués ou falsifiés ; contrefaçon ou falsification de sceaux, timbres, marques et poinçons, à l'exception de ceux de particuliers ou de négociants ; usage de sceaux, timbres, marques et poinçons contrefaits ou falsifiés et usage préjudiciable des vrais sceaux, timbres, marques et poinçons ;

19° Faux témoignage et fausse expertise ;

20° Faux serment ;

21° Subornation de témoins et d'experts ;

22° Dénonciation calomnieuse ;

23° Banqueroute frauduleuse ;

24° Destruction, dégradation ou dommages volontaires de la propriété mobilière ou immobilière ; destruction de documents ou autres papiers publics ;

25° Dérangement, dans une intention coupable, d'une voie ferrée, de machines à vapeur, d'appareils ou de communications télégraphiques ;

26° Association de malfaiteurs pour commettre des infractions prévues par la présente convention ;

27° Recèlement des objets obtenus à l'aide d'un des crimes ou délits prévus par la présente convention.

L'extradition sera accordée, de même, dans les cas de tentatives des crimes énumérés ci-dessus, à la condition que ces crimes soient punissables comme tels d'après la législation des deux parties contractantes.

Art. 2. — La demande d'extradition devra toujours être faite par la voie diplomatique.

Art. 3. — L'individu poursuivi pour l'un des faits prévus par l'article premier de la présente convention devra être arrêté provisoirement sur l'exhibition d'un mandat d'arrêt ou autre acte ayant la même force, décerné par l'autorité compétente et produit par voie diplomatique.

L'arrestation provisoire devra également être effectuée sur avis, transmis par la poste ou par le télégraphe, de l'existence d'un mandat d'arrêt, à la condition toutefois que cet avis sera régulièrement donné par voie diplomatique au ministre des affaires étrangères, si l'inculpé est réfugié sur le territoire du royaume de Serbie, ou au président de la Confédération, si l'inculpé est réfugié en Suisse.

L'arrestation sera facultative, si la demande est directement parvenue à une autorité judiciaire ou administrative de l'un des deux Etats ; mais cette autorité devra procéder sans délai à tous interrogatoires de nature à vérifier l'identité ou les preuves du fait incriminé et, en cas de difficulté, rendre compte au ministre des affaires étrangères ou au président de la Confédération suisse des motifs qui l'auraient portée à surseoir à l'arrestation réclamée.

L'arrestation provisoire aura lieu dans les formes et suivant les règles établies par la législation du gouvernement requis ; elle cessera d'être maintenue si, dans les trente jours à partir du moment où elle a été effectuée, ce gouvernement n'est pas saisi, conformément à l'article 2, de la demande de livrer le détenu.

Art. 4. — L'extradition ne sera accordée que sur la production soit d'un arrêt ou jugement de condamnation, soit d'un mandat d'arrêt décerné contre l'accusé et expédié dans les formes prescrites par la législation du pays qui demande l'extradition, soit de tout autre acte ayant au moins la même force que ce mandat et indiquant également la nature et la gravité des faits poursuivis, ainsi que leur date.

Les pièces seront, autant que possible, accompagnées du signalement de l'individu réclamé et d'une copie du texte de la loi pénale applicable au fait incriminé.

Dans le cas où il y aurait doute sur la question de savoir si le crime ou le délit, objet de la poursuite, rentre dans les prévisions du traité, des explications seront demandées et, après examen, le gouvernement à qui l'extradition est réclamée statuera sur la suite à donner à l'enquête.

Les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

Art. 5. — L'extradition sera accordée du chef de l'un des crimes ou délits communs énumérés à l'article premier, même dans le cas où l'acte incriminé aurait été commis avant l'entrée en vigueur de la présente convention.

Art. 6. — Les crimes et délits politiques, ainsi que les délits purement militaires, sont exceptés de la présente convention.

Il est expressément stipulé qu'un individu dont l'extradition aura été

accordée ne pourra, dans aucun cas, être poursuivi ou puni pour un délit politique ou purement militaire antérieur à l'extradition, ni pour aucun fait connexe à un semblable délit.

Art. 7. — L'extradition sera refusée si la prescription de la peine ou de l'action est acquise d'après les lois du pays où le prévenu s'est réfugié depuis les faits imputés ou depuis la poursuite ou la condamnation.

Art. 8. — Si l'individu réclamé est poursuivi ou condamné pour une infraction commise dans le pays où il s'est réfugié, son extradition pourra être différée jusqu'à ce qu'il ait été jugé et qu'il ait subi sa peine.

Dans le cas où il serait poursuivi ou détenu dans le même pays, à raison d'obligations par lui contractées envers des particuliers, son extradition aura lieu néanmoins, sauf à la partie lésée à poursuivre ses droits devant l'autorité compétente.

Dans le cas de réclamation du même individu de la part de deux états pour crimes distincts, le gouvernement requis statuera, en prenant pour base la gravité du fait poursuivi ou les facilités accordées pour que l'inculpé soit restitué, s'il y a lieu, d'un pays à l'autre, pour purger successivement les accusations.

Art. 9. — L'individu extradé ne pourra être ni poursuivi, ni puni du chef d'un crime ou d'un délit autre que celui qui a motivé l'extradition, lors même que cet autre crime ou délit serait antérieur à l'extradition et rentrerait dans la catégorie de ceux prévus par la présente convention.

Dans ce cas, toutefois, il pourra y avoir poursuite et accusation, si le gouvernement qui a livré l'extradé y donne son consentement. Ce gouvernement pourra, s'il le juge convenable, exiger la production de l'un des documents mentionnés dans l'article 4 de la présente convention.

Cependant, ce consentement ne sera pas nécessaire lorsque l'inculpé aura demandé spontanément à être jugé ou à subir sa peine, ou lorsqu'il n'aura pas quitté, dans le délai d'un mois, le territoire du pays auquel il a été livré.

Dans tous les cas, le consentement du gouvernement qui a accordé l'extradition ne sera pas nécessaire pour la répression des délits poursuivis en même temps que le fait incriminé, pour lequel l'extradition a été accordée, en tant que ces délits présenteraient un caractère de connexité avec le fait incriminé et constitueraient, soit une circonstance aggravante, soit une dégénérescence de l'accusation principale.

Art. 10. — Chacun des états contractants s'engage à poursuivre, conformément à ses lois, les crimes ou délits commis par ses citoyens contre les lois de l'autre état, dès que la demande en est faite par ce dernier et dans le cas où ces crimes ou délits peuvent être classés dans une des catégories énumérées à l'article premier du présent traité.

De son côté, l'état, à la demande duquel un citoyen de l'autre état aura été poursuivi et jugé, s'engage à ne pas exercer une seconde poursuite contre le même individu et pour le même fait, à moins que l'individu n'ait pas subi la peine à laquelle il aurait été condamné dans son pays.

Art. 11. — Quand il y aura lieu à l'extradition, tous les objets saisis qui peuvent servir à constater le crime ou le délit, ainsi que les objets provenant de vol, seront remis à l'état réclamant, soit que l'extradition puisse s'effectuer, l'accusé ayant été arrêté, soit qu'il ne puisse y être

donné suite, l'accusé ou le coupable s'étant de nouveau évadé ou étant décédé.

Cette remise comprendra aussi tous les objets que le prévenu aurait cachés ou déposés dans le pays et qui seraient découverts ultérieurement. Sont réservés, toutefois, les droits que des tiers, non impliqués dans la poursuite, auraient pu acquérir sur les objets indiqués dans le présent article.

Art. 12. — Les frais occasionnés sur le territoire de l'état requis par l'arrestation, la détention, la garde, la nourriture et le transport des extradés, ou bien par le transport des objets mentionnés dans l'art. 11 de la présente convention, seront supportés par le gouvernement de cet état.

Art. 13. — Le transit sur le territoire des états contractants d'un individu extradé, n'appartenant pas au pays de transit et livré par un autre gouvernement, sera autorisé sur simple demande par voie diplomatique, appuyée des pièces nécessaires pour établir qu'il ne s'agit pas d'un délit politique ou purement militaire.

Le transport s'effectuera par les voies les plus rapides, sous la conduite d'agents du pays requis et aux frais du gouvernement réclamant.

Art. 14. — Lorsque, dans la poursuite d'une affaire pénale, un des deux gouvernements jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés dans l'autre état ou tous autres actes d'instruction, une commission rogatoire sera envoyée, à cet effet, par la voie diplomatique, et il y sera donné suite, d'urgence, conformément aux lois du pays.

Les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

Les gouvernements respectifs renoncent à toute réclamation ayant pour objet la restitution des frais résultant de l'exécution de la commission rogatoire, à moins qu'il ne s'agisse d'expertises criminelles, commerciales ou médico-légales.

Aucune réclamation ne pourra non plus avoir lieu pour les frais de tous actes judiciaires spontanément faits par les magistrats de chaque pays pour la poursuite ou la constatation de délits commis sur leur territoire par un étranger qui serait ensuite poursuivi dans sa patrie.

Art. 15. — En matière pénale, lorsque la notification d'un acte de procédure ou d'un jugement à un Suisse ou à un ressortissant du royaume de Serbie paraîtra nécessaire, la pièce, transmise par la voie diplomatique ou directement au magistrat compétent du lieu de la résidence, sera signifiée à personne, à sa requête, par les soins du fonctionnaire compétent, et il renverra au magistrat expéditeur, avec son visa, l'original constatant la notification, dont les effets seront les mêmes que si elle avait eu lieu dans le pays d'où émane l'acte ou le jugement.

Art. 16. — Si, dans une cause pénale, la comparution personnelle d'un témoin est nécessaire, le gouvernement du pays auquel appartient le témoin l'invitera à se rendre à la citation qui lui sera faite.

En cas de consentement du témoin, des frais de voyage et de séjour lui seront accordés à partir de sa résidence, d'après les tarifs et règlements en vigueur dans le pays où l'audition devra avoir lieu. Il pourra lui être fait, sur sa demande, par les magistrats de sa résidence, l'avance

de tout ou partie des frais de voyage, qui seront ensuite remboursés par le gouvernement requérant.

Aucun témoin, quelle que soit sa nationalité, qui, cité dans l'un des deux pays, comparaitra volontairement devant les juges de l'autre, ne pourra être poursuivi ni détenu pour des faits ou condamnations antérieurs, civils ou criminels, ni sous prétexte de complicité dans les faits; objet du procès où il figure comme témoin.

Art. 17. — Lorsque, dans une cause pénale instruite dans l'un des deux pays, la confrontation de criminels détenus dans l'autre, ou la production de pièces de conviction ou documents judiciaires, sera jugée utile, la demande en sera faite par voie diplomatique, et l'on y donnera suite, à moins que des considérations particulières ne s'y opposent, et sous l'obligation de renvoyer les criminels et les pièces.

Les gouvernements contractants renoncent à toute réclamation de frais résultant du transport et du renvoi, dans les limites de leurs territoires respectifs, de criminels à confronter, et de l'envoi et de la restitution des pièces de conviction et documents.

Art. 18. — Les parties contractantes s'engagent à se communiquer réciproquement tous les arrêts de condamnation pour crimes ou délits de toute sorte, prononcés par les tribunaux de l'un des états contractants contre les ressortissants de l'autre. Cette communication aura lieu moyennant l'envoi, par voie diplomatique, d'un extrait du jugement devenu définitif.

Si cet extrait est rédigé dans une autre langue, il sera accompagné d'une traduction allemande ou française, dûment certifiée.

Art. 19. — La présente convention est conclue pour cinq années à partir du jour de l'échange des ratifications qui aura lieu à Vienne aussitôt que faire se pourra.

Elle sera exécutoire dans le terme de quinze jours après l'échange des ratifications (1).

Dans le cas où, six mois avant l'expiration des cinq années, aucun des deux gouvernements n'aurait déclaré y renoncer, elle sera valable pour cinq autres années et, ainsi de suite, de cinq ans en cinq ans.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Vienne, en double expédition, le 28 novembre (16 novembre) 1887.

(Signé) : A.-O. ÆPLI.

— M.-M. BOGHITCHÉVITCH.

ANNEXE.

Note à Son Excellence M. Milan Boghitchévitch, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi de Serbie, à Vienne.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le Conseil fédéral m'a chargé de vous communiquer la déclaration suivante, concernant la poursuite et

(1) Les ratifications ont été échangées le 21 juin 1888 à Vienne.

l'extradition d'individus coupables d'un crime contre un souverain ou contre les membres de sa famille.

« D'après notre manière de voir, il est erroné de croire que la Suisse refuse l'extradition d'individus qui se sont rendus coupables d'un crime contre un souverain ou contre un membre de sa famille.

« Ni le texte de nos traités d'extradition, ni les arrêts suisses ne justifient cette opinion.

« Tous nos traités nous obligent à l'extradition pour assassinat, pour meurtre ou pour empoisonnement, sans qu'il soit fait aucune différence *par rapport à la personne* sur laquelle le crime a été commis. Le régicide est sur la même ligne que l'assassin de tout autre homme.

« Il est vrai que les traités font une réserve *par rapport à la nature du crime*, en excluant l'obligation d'extradition pour crimes politiques, et il est évident que cette réserve peut aussi ressortir ses effets quand il s'agit d'un crime commis sur la personne d'un souverain. Mais il n'en suit absolument pas que la Suisse considérerait tout crime commis sur la personne d'un souverain crime politique et refuserait l'extradition par principe. Jamais une pareille conséquence n'a encore été tirée des dispositions des Traités, ni par les autorités politiques, ni par les autorités judiciaires.

« Ces autorités examineront, dans chaque cas spécial, si un crime se qualifie comme crime politique, oui ou non.

« En se conformant à ces principes, il sera toujours possible à la Suisse de remplir ses devoirs envers les autres Etats. Mais elle ne saurait aller plus loin. Elle ne peut faire d'exception à la règle généralement et partout en vigueur quant aux crimes politiques, exception qui ne trouverait son application toujours que pour l'autre partie contractante et jamais pour la Suisse elle-même. »

Je profite de l'occasion, etc.

Vienne, ce 28 novembre 1887.

Le Ministre suisse,

(Sig.) A.-O. APLI.

— Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur le Traité d'extradition qui précède.

Monsieur le Président et Messieurs,

En 1879 déjà, nous cherchions à lier des négociations avec la Serbie pour conclure des Traités sur l'extradition des malfaiteurs et des prévenus, ainsi que sur les questions d'établissement et de commerce. Ces négociations ne purent avoir lieu en ce temps-là par des motifs étrangers d'ailleurs à leur objet.

On parvint toutefois peu de temps après à fixer les rapports de commerce, par une convention provisoire qui stipule le traitement réciproque de la nation la plus favorisée. Vous avez approuvé cette convention le 3 juillet 1880 (Rec. off., nouv. série. V. 157 à 159).

Quant aux autres questions, elles demeurèrent en suspens jusqu'au moment où l'extradition d'un employé de chemin de fer serbe qui s'était réfugié en Suisse fit voir, par les négociations auxquelles elle avait donné lieu, combien il importait d'en arriver à la conclusion d'un Traité d'extradition.

Le gouvernement serbe s'empressa alors d'accueillir notre proposition et c'est ainsi que l'ouverture des négociations fut décidée vers la fin de l'année dernière, par l'entremise des envoyés respectifs des deux pays à Vienne.

On avait aussi décidé en principe que les questions d'établissement et consulaires seraient examinées simultanément, mais dans des négociations distinctes; leur solution définitive demeure néanmoins réservée à l'année prochaine.

Chargés des négociations sur l'extradition réciproque des malfaiteurs et des

prévenus, les envoyés extraordinaires et ministres plénipotentiaires des deux pays à Vienne, M. A.-O. Äpli pour la Suisse et M. M.-M. Boghitchévitch pour la Serbie, ont signé le 28 novembre dernier, sous réserve de ratification, le Traité que nous avons l'honneur de soumettre par le présent message à votre examen et à votre approbation.

Nous croyons devoir l'accompagner des quelques observations suivantes :

Désirant ne pas donner trop d'extension à la liste des crimes pour lesquels l'extradition sera accordée, nous avons proposé à la Serbie de prendre comme base des négociations notre Traité avec le Salvador, du 30 octobre 1883. Le gouvernement serbe s'est déclaré d'accord en principe avec nous sur ledit ; mais il exprima aussi le désir que l'on tint compte, dans les négociations, de l'énumération de crimes qui figure dans le Traité d'extradition conclu entre la Serbie et l'Italie le 28 octobre-9 novembre 1879. C'est cette combinaison et l'indication de quelques autres délits prévus dans plusieurs de nos Traités qui ont donné lieu à l'énumération des crimes figurant à l'art. 1^{er} du Traité ici en cause.

L'article II prescrit, comme dans tous les autres Traités, que les négociations en vue de l'extradition des malfaiteurs devront toujours avoir lieu par la voie diplomatique.

Quant à l'article III, il est identique à l'art. III de notre Traité avec le Salvador, à cette seule exception près que le délai prévu au dernier alinéa a été réduit de 90 à 30 jours, en considération du fait que les deux pays sont moins éloignés l'un de l'autre.

L'article IV est aussi conforme à l'article IV de notre Traité avec le Salvador. On a cependant dû y introduire, à cause de la différence des langues, un quatrième alinéa portant que les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

On a admis à l'article V, comme jadis à l'article correspondant du Traité avec le Salvador, que l'extradition sera aussi accordée du chef des crimes commis avant l'entrée en vigueur du Traité.

L'article VI stipule l'exception d'usage pour les crimes et délits politiques. A la demande de la Serbie, on a adopté une adjonction qui excepte aussi les délits *purement militaires*. Cette disposition est nouvelle et ne se rencontre dans aucun de nos Traités d'extradition, mais elle est parfaitement en harmonie avec la manière dont on envisage chez nous les délits militaires : elle pourra, en conséquence, trouver place dans les Traités qui seront ultérieurement conclus.

Au cours des pourparlers, le gouvernement serbe a demandé l'adjonction à cet article d'une disposition en ces termes : « Ne sera pas considéré comme délit politique, ni fait connexe à un semblable délit, l'attentat contre la personne d'un chef d'Etat ou contre les membres de sa famille, lorsque cet attentat constituera le fait soit de meurtre, soit d'assassinat, soit d'empoisonnement. » Nous avons refusé de souscrire à cette clause, ainsi que nous l'avons toujours fait jusqu'ici. Nous avons toutefois fait observer que la Suisse ne refuserait pas nécessairement l'extradition dans tous les cas où des questions politiques seront engagées, mais que nos autorités se réservaient le droit d'apprécier dans chaque cas spécial si le délit complexe ou connexe devait être considéré ou non comme un acte essentiellement politique. Le gouvernement serbe se décida à accepter l'article VI dans sa teneur actuelle, mais à la condition que la Suisse voulût bien exposer dans une note la manière dont elle envisage la question. Notre ministre, M. Äpli, a dès lors été autorisé à signer, en même temps que le Traité, la note qui figure à la fin de ce dernier et à la remettre à l'envoyé serbe.

Les articles VII et VIII sont textuellement les mêmes que les articles correspondants de notre Traité avec le Salvador.

L'article IX a par contre subi une légère modification qui toutefois n'a pas d'autre importance et trouve son équivalent dans d'autres Traités.

Les autres articles sont pareils aux articles correspondants de notre Traité avec le Salvador. Seul l'article XIV a dû être complété par une adjonction en vertu de laquelle les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

Cette disposition a été insérée par analogie à l'article XVIII qui prévoit la communication réciproque des jugements de condamnation, sous la forme d'extraits. Cette disposition, elle aussi, se rencontre dans nombre d'autres Traités.

ITALIE — SUISSE

Convention concernant la réciprocité dans l'exercice des professions médicales par les personnes domiciliées à proximité de la frontière.

(28 juin 1888).

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse et Sa Majesté le roi d'Italie, reconnaissant l'utilité d'autoriser les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes domiciliés à proximité de la frontière à exercer réciproquement leur profession, ont, à l'effet de conclure une convention à ce sujet, nommé pour leurs plénipotentiaires :

Le Conseil fédéral suisse, M. Numa Droz, conseiller fédéral, chef du département des affaires étrangères, et Sa Majesté le Roi d'Italie, M. le baron Auguste Peiroleri, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes suisses demeurant à proximité de la frontière italo-suisse ont le droit d'exercer leur profession dans les localités italiennes voisines de la frontière dans la même mesure qu'en Suisse, sous réserve de la restriction renfermée à l'article 2 ; réciproquement, les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes italiens demeurant dans le voisinage de la frontière italo-suisse sont autorisés à exercer leur profession dans les localités suisses situées à proximité de la frontière.

Art. 2. — Les personnes désignées ci-dessus n'ont pas le droit, en exerçant leur profession dans le pays voisin, de fournir elles-mêmes les remèdes aux malades, à moins toutefois que la vie de ces derniers ne soit en danger.

Art. 3. — Les personnes qui, en vertu de l'article premier, exercent leur profession dans les localités du pays voisin situées à proximité de la frontière n'ont pas le droit de s'y établir en permanence, ni de conclure des conventions spéciales pour des services sanitaires avec des communes de l'autre pays, ni d'y élire domicile, à moins toutefois qu'elles ne se soumettent aux lois de ce pays et qu'elles ne subissent un nouvel examen.

Art. 4. — Il est bien entendu que les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes de l'un ou de l'autre des deux pays, qui désirent faire usage du droit que leur confère l'article premier de la présente convention, doivent, lorsqu'ils exercent leur profession dans les localités limitrophes du pays voisin, se soumettre aux prescriptions administratives en vigueur dans ce dernier pays et, en particulier, justifier

de leur qualité chaque fois qu'ils en seront requis, moyennant une feuille de reconnaissance, qui leur sera délivrée respectivement par le gouvernement cantonal et par le préfet de la province italienne.

Art. 5. — Les personnes en question pourront passer la frontière à chaque heure du jour et de la nuit, à pied, à cheval ou en voiture, et même par des chemins à l'écart des routes douanières, pourvu qu'elles n'apportent pas de marchandises soumises à des droits d'entrée.

Elles seront visitées par les douaniers au point de passage de la ligne douanière, sans qu'elles soient obligées de se rendre au bureau des péages, à moins, toutefois, qu'elles n'aient sur elles des objets passibles de droits.

Art. 6. — La présente convention sera exécutoire à dater du vingtième jour après sa promulgation dans les formes prescrites par les lois des deux pays et continuera à sortir ses effets jusqu'à l'expiration de six mois à partir du jour où elle aura été dénoncée par l'une des deux parties contractantes. Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées aussitôt que possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double à Berne, le 28 juin 1888.

(L. S.) DROZ.

(L. S.) A. PEIROLERI.

MEXIQUE — SUÈDE ET NORVÈGE

Protocole concernant le Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885, signé à Bruxelles le 15 décembre 1885 (1).

Le Gouvernement des États-Unis Mexicains et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège ayant jugé utile d'apporter certaines modifications au Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885 à Mexico, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Bruxelles et, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté d'un commun accord les articles suivants.

Article premier. — Sont éliminés au Traité :

La dernière partie de l'article neuf commençant par les mots en el caso et dans les cas et finissant par les mots operaciones de comercio et opérations commerciales ;

Les articles quinze à vingt-trois inclusivement ;

Et l'article vingt-sept.

Il est inséré au Traité, à la place des articles quinze à vingt-trois, l'article suivant :

Quant à leurs relations en temps de guerre, soit comme belligérantes, soit comme neutres, les Parties contractantes observeront les règles du droit international reconnues par les nations civilisées.

Pour ce qui regarde spécialement le droit international maritime, elles

(1) Les ratifications ont été échangées.

s'engagent réciproquement à observer les règles 2, 3, et 4 de la Déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856, avec la seule réserve, de la part des États-Unis Mexicains, que ceux-ci, s'ils se trouvaient en état de guerre avec une Puissance tierce, ne respecteraient la marchandise de l'ennemi sous pavillon neutre que dans le cas où la dite Puissance adopterait, de son côté, le même principe du droit maritime international à l'égard du Mexique.

Cet article devient l'article 15 et le numérotage des articles du Traité est changé en conséquence.

Art. 2. — Le texte espagnol du Traité est modifié ainsi qu'il suit, savoir :

Au préambule, les mots *los Reinos Unidos* sont remplacés par les mots *Su Magestad el Rey* ;

Au préambule et aux articles où se trouvent les mots *los Estados, los dos Estados, los dos países, o ambos países*, ces mots et leurs relatifs, sont remplacés par les mots *dichos países, las Partes, las Partes contratantes, las altas Partes contratantes, o los Estados Unidos Mexicanos y los Reinos Unidos* et leurs relatifs ;

A l'article 26, les mots *los Reinos de Suecia y Noruega* seront remplacés par les mots *el Reino de Noruega*.

Art. 3. — Pour plus de clarté et de précision, au lieu de spécifier les modifications du texte français du Traité, ce texte, tel qu'il a été modifié est reproduit in extenso dans l'article suivant, de même que le texte espagnol modifié.

Art. 4. — En conformité de ce qui a été ainsi stipulé et convenu, le texte du Traité aura la teneur suivante :

Les États-Unis Mexicains, d'une part, et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège, d'autre part, désireux d'établir et de consolider les relations d'amitié et de commerce et d'encourager les intérêts mutuels des pays respectifs, ont résolu de conclure un Traité d'amitié, de commerce et de navigation, et ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

Le Président des États-Unis Mexicains le Sieur Ignacio L. Vallarta, ancien Ministre des Affaires Étrangères, ancien Président de la Cour Suprême de Justice, etc., etc.

Et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège, le Sieur Guillaume C. Christophersen, son Ministre Plénipotentiaire en mission extraordinaire près les États-Unis Mexicains, Commandeur de première classe des ordres de St. Olaf et de Wasa, Chevalier de l'ordre de l'Étoile Polaire, Commandeur de la Légion d'Honneur de France, etc., etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Il y aura amitié constante et sincère entre les États-Unis Mexicains et les Royaumes-Unis de Suède et de Norvège et entre leurs sujets et citoyens.

Art. 2. — Il y aura également liberté réciproque de commerce et de navigation entre les deux Parties contractantes. Les sujets ou citoyens de chacune d'elles pourront se rendre librement et en toute sécurité avec leurs navires et leurs chargements dans tous les ports, places et rivières du territoire de l'autre, où le commerce étranger est permis ;

ils pourront également séjourner et résider dans n'importe quelle partie du dit territoire, occuper et louer, pour l'exercice du commerce en gros ou en détail des maisons, magasins et autres localités, et ils jouiront de la plus complète sécurité et protection pour leurs affaires, à la condition de se soumettre aux lois et règlements en vigueur dans le pays où ils résident.

Art. 3. — Les navires marchands de chacune des Parties contractantes auront le droit d'apporter des chargements dans deux ou plusieurs ports de l'autre Partie, et de prendre des chargements dans les dits ports, en se conformant aux lois en vigueur actuellement ou à celles qui seraient faites ultérieurement en cette matière, sans payer des droits autres ni plus élevés que ceux payés par les navires de toute autre nation, et sans être soumis à d'autres formalités que celles établies ou qui pourront être établies pour tout autre pavillon étranger.

Il est cependant convenu que cette concession ne s'étend pas au commerce de cabotage, uniquement réservé aux navires nationaux dans le territoire de chacune des Parties contractantes. Mais, si l'une d'elles venait à permettre le cabotage en totalité ou en partie à une ou à plusieurs nations, l'autre Partie aura le droit de réclamer pour ses sujets ou ses citoyens, les mêmes concessions ou faveurs à condition que de son côté elle concède la réciprocité pour tout ce qu'elle réclame à cet égard.

Art. 4. — Il ne sera prélevé sur les navires de l'une des Parties contractantes sur le territoire et dans les ports de l'autre, à l'entrée, pendant leur séjour, ou à leur sortie, des droits, charges ou émoluments de fonctionnaires publics, pour tonnage, phares, ports, pilotage, quarantaine, sauvetage et assistance en cas d'avarie ou de naufrage, autres ou plus élevés, ni d'autres charges ou droits généraux ou locaux de quelque catégorie ou dénomination que ce soit, que ceux que paient ou devront payer les navires de toute autre nation.

Le tonnage inscrit sur les papiers de bord servira de base pour le paiement des droits calculés par tonneau. Dans l'application de cet article et des autres articles du présent traité, il sera entendu par ports de chacune des Parties contractantes, ceux qui sont ou seront ouverts à l'avenir, par les Gouvernements respectifs, au commerce d'importation et d'exportation.

Art. 5. — Les vapeurs de chacune des Parties contractantes, qui entretiennent une communication périodique entre les États-Unis Mexicains et les Royaumes-Unis jouiront des mêmes facilités pour leur entrée, expédition et sortie, que celles qui sont concédées ou qui seront concédées à l'avenir aux vapeurs de toute autre nation, la volonté des Hautes-Parties contractantes étant que les navires des Pays respectifs soient traités sur le pied de la plus parfaite égalité avec ceux de toute autre nationalité étrangère.

Art. 6. — Chacune des Hautes-Parties contractantes considérera et traitera comme navires de l'autre, ceux qui navigueront sous le pavillon de celle-ci et qui seront munis des patentes et documents prescrits par la législation de l'Etat respectif pour constater la nationalité du navire.

Art. 7. — Pour tout ce qui concerne la police des ports, le chargement et le déchargement des navires, et la sécurité et la garde des

marchandises, les sujets et citoyens des Hautes-Parties contractantes, seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur les territoires respectifs. En ce qui concerne les ports mexicains, il est entendu que ces lois et règlements seront tant ceux publiés par le Gouvernement fédéral que les ordonnances sanitaires données ou à donner par les autorités locales.

Les deux Parties contractantes conviennent de considérer comme limite des mers territoriales de leurs côtes respectives pour tout ce qui se rapporte à l'application des règlements de douane et aux mesures prises pour empêcher la contrebande, une distance de trois lieues marines comptées depuis la ligne de la marée basse. Pour ce qui se rapporte à d'autres matières de droit international maritime, il est entendu que la dite extension des mers territoriales ne pourra être appliquée par l'une des Parties contractantes aux navires de l'autre, à moins de l'appliquer également aux navires des autres nations avec lesquelles elle aurait des traités de commerce et de navigation.

Il est stipulé, en outre, que les navires marchands des Parties contractantes se soumettront respectivement à la juridiction du pays dans les ports, rades, baies, anses, et eaux territoriales duquel il se trouvent, pour ce qui concerne les crimes, délits ou infractions commis à bord par un individu qui n'appartient pas à l'équipage, ou contre un individu qui n'y appartient pas, ou bien par les gens de l'équipage entre eux, dans le cas où la tranquillité du port aurait été troublée.

En dehors de ces circonstances, les fautes de discipline, les délits et les crimes commis à bord seront jugés exclusivement par l'Etat auquel appartient le navire, sans que les autorités locales aient à s'ingérer dans ces affaires, à moins cependant qu'on ne leur demande aide et protection.

Art. 8. — Tous les objets de commerce, sans distinction d'origine, dont l'importation sur le territoire de l'une des Parties contractantes est permise ou viendrait à être accordée aux navires de toute autre nation, pourront également être importés par les navires de l'autre Partie contractante, quel que soit le pays de provenance de ces navires, sans payer des droits autres ni plus élevés que ceux qu'ils paieraient s'ils étaient importés sur les navires de n'importe quelle autre nation. Le même principe sera observé à l'égard de l'exportation et de la réexportation, quel que soit le pays de destination du navire.

Art. 9. — Aucune des Hautes-Parties contractantes n'imposera sur son territoire des droits autres ni plus élevés à l'importation, à la réexportation et au transit des produits du sol et de l'industrie de l'autre, que paient ou que paieront à l'avenir les produits similaires de tout autre pays.

Aucune des Parties contractantes n'imposera non plus des droits autres ni plus élevés à l'exportation des marchandises pour le territoire de l'autre, que ceux que paient ou que paieront à l'avenir les objets de la même catégorie à l'exportation pour le territoire de tout autre pays. De même, aucune des Hautes-Parties contractantes n'établira, à l'égard de l'autre, un régime prohibitif quant à l'importation, à l'exportation ou au transit des marchandises, à moins que cette prohibition ne s'étende en même temps à toutes les autres nations.

Art. 10. — Seront complètement affranchis des droits de tonnage dans les ports respectifs :

1° Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en sortiront sur lest.

2° Les navires qui, passant d'un port de l'un des États contractants dans un ou plusieurs ports du même Etat, soit pour y déposer toute ou partie de leurs cargaisons, soit pour y composer ou pour y compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits.

3° Les navires qui, entrés avec cargaison dans un port en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opérations de commerce : le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 11. — Les deux Parties contractantes s'engagent réciproquement à n'accorder aux sujets d'aucune autre Puissance en matière de navigation ou de commerce, aucun privilège, aucune faveur ou immunité quelconque, sans les étendre au commerce et à la navigation de l'autre Partie, et elles jouiront réciproquement de tous les privilèges, immunités ou faveurs qui ont été concédés à toute autre nation. Il est entendu que la participation de chacune des Parties contractantes aux faveurs, privilèges ou immunités concédés ou qui seraient concédés à d'autres pays, n'aura pas une durée plus longue que les avantages accordés à la nation favorisée.

Art. 12. — Lorsque les sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes se verront forcés à se réfugier avec leurs navires dans les ports, baies, rivières ou territoires de l'autre, à cause du mauvais temps, ou pour toute autre raison, ils seront reçus et traités avec humanité, et les Gouvernements respectifs, tout en prenant leurs précautions pour empêcher la contrebande, leur concéderont toute aide et protection pour qu'ils puissent réparer les dommages qu'ils auraient soufferts et pour qu'ils puissent se procurer des provisions et se mettre en état de continuer leur voyage sans obstacle ou empêchement d'aucune espèce.

On permettra sur le territoire de chacune des Parties contractantes aux navires de l'autre, dont l'équipage aurait été réduit par la maladie, ou pour toute autre cause, d'engager les marins dont ils auraient besoin pour continuer leur voyage, à la condition que l'on observe les lois et règlements locaux, et que l'engagement soit volontaire de la part des marins.

Art. 13. — Lorsqu'un navire appartenant à des sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes fera naufrage, échouera ou souffrira une avarie quelconque sur les côtes ou dans les limites juridictionnelles de l'autre Partie, on lui fournira l'aide nécessaire, et on lui accordera la même protection que l'on donne aux navires nationaux. Toutes les opérations relatives au sauvetage du navire naufragé, échoué ou abandonné, seront dirigées par les Consuls des États respectifs, et, en leur absence, ou en attendant qu'ils se présentent au lieu du sinistre, par les autorités locales.

Le navire et tous les objets qui lui appartiennent, ainsi que tous les objets et les marchandises sauvés ou leur produit, s'ils ont été vendus, et les papiers trouvés à bord seront consignés, soit au propriétaire ou à ses agents, soit au consul ou vice-consul du district où le naufrage a eu lieu.

Les autorités locales respectives interviendront pour maintenir l'ordre, garantir la conservation de la propriété sauvée, et assurer l'exécution des dispositions douanières sur l'importation ou la réexportation des marchandises sauvées ou toute autre disposition prise par les Gouvernements respectifs, dans le but d'empêcher la contrebande. Aucuns impôts, droits ou contributions, ne seront exigés pour les marchandises et autres objets sauvés, si ce n'est dans le cas où ils seraient destinés à la consommation extérieure, et on ne percevra d'autres frais que ceux causés par les opérations de sauvetage et pour la conservation des objets sauvés ainsi que ceux auxquels, dans des cas semblables, sont soumis les navires nationaux.

Les questions qui seront soulevées par rapport au naufrage, aux marchandises et aux objets naufragés et au sauvetage, seront soumises à la décision des Tribunaux compétents du pays où le naufrage a eu lieu. Toutefois les intéressés seront toujours libres de régler ces questions à l'amiable si elles sont purement civiles.

Art. 14. — Les navires de guerre de chacune des Parties contractantes seront libres d'entrer sans obstacle dans les ports, rivières et localités de l'autre, où l'entrée est permise ou serait permise à l'avenir aux navires de guerre de toute autre nation.

Il est entendu, néanmoins, que cette stipulation n'autorise pas le séjour d'escadres de l'une des Parties contractantes dans les eaux de l'autre, sans permission spéciale, qui pourra être accordée ou refusée selon qu'il sera jugé convenable.

Il est également convenu que l'on considérera les navires de guerre de chacune des Hautes Parties contractantes comme étant exempts de la juridiction de l'autre, lors même qu'ils se trouveraient dans ses eaux territoriales, mais ils sont obligés de respecter les ordonnances locales des ports, les règlements fiscaux et les mesures de police sanitaire.

Art. 15. — Quant à leurs relations en temps de guerre, soit comme belligérantes, soit comme neutres, les Parties contractantes observeront les règles du droit international reconnues par les nations civilisées.

Pour ce qui regarde spécialement le droit international maritime, elles s'engagent réciproquement à observer les règles 2, 3 et 4 de la Déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856, avec la seule réserve, de la part des Etats-Unis Mexicains, que ceux-ci, s'ils se trouvaient en état de guerre avec une Puissance tierce, ne respecteraient la marchandise de l'ennemi sous pavillon neutre, que dans le cas où la dite Puissance adopterait, de son côté, le même principe du droit maritime international à l'égard du Mexique.

Art. 16. — Les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes auront le droit d'acquérir et de posséder des biens meubles dans le territoire de l'autre aux mêmes conditions que les nationaux. Quant aux biens immeubles ils pourront les acquérir et les posséder d'après les dispositions des lois du pays. Quant au droit de disposer de leurs biens par vente, échange, donation, testament ou de toute autre manière, et

pour tout ce qui touche à la succession de biens meubles par testament ou « *ab intestat* », les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes auront, dans le territoire de l'autre, les mêmes libertés, droits et obligations que les nationaux. Ils pourront, par conséquent, être institués héritiers et ils auront le droit d'entrer en possession de l'héritage, soit personnellement, soit par procureur, de la même manière et sous les mêmes conditions et formalités que les nationaux.

Si un sujet ou citoyen d'une des Parties contractantes acquiert par héritage la propriété des biens immeubles situés dans le territoire de l'autre, et que, conformément aux lois du pays, il ne fût pas habile à posséder en sa qualité d'étranger, on lui concédera un délai de trois ans, comptés à partir de l'époque où il pourrait en disposer légalement, pour les aliéner comme il le jugerait convenable.

Il sera permis aux sujets ou citoyens des Parties contractantes d'exporter librement leurs biens ou leurs produits en cas de vente sans que, en raison de l'exportation ils soient soumis à payer des droits autres ou plus élevés, ni assujettis à des restrictions plus grandes que les nationales.

Art. 17. — Les sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes résidant sur le territoire de l'autre, seront respectés dans leurs personnes, domiciles et biens, et en tous ces points protégés aussi largement et complètement que les nationaux.

En conséquence, on ne fera pas de visites dans leur domicile ou propriétés, et ils ne seront ni détenus ni arrêtés, si ce n'est dans les conditions et dans les formes prescrites par les lois pour les nationaux.

Les Parties contractantes se réservent cependant la faculté de ne pas admettre, aussi bien que d'expulser, selon les lois de leurs territoires respectifs, les individus qui, en raison de leur mauvaise vie et de leur conduite, seraient considérés comme nuisibles.

Les sujets ou les citoyens de chacune des Parties contractantes auront, sur le territoire de l'autre, libre accès aux Tribunaux pour faire valoir et défendre leurs droits, sans autres restrictions, conditions ou impôts que ceux auxquels sont soumis les nationaux ; ils auront la même liberté que ceux-ci pour employer dans leurs affaires judiciaires des avocats, procureurs ou agents admis à exercer ces professions d'après les lois du pays.

Ils seront cependant obligés, dans tous les cas, de se conformer aux institutions, aux lois et aux autorités du pays en se soumettant aux arrêts et jugements des Tribunaux sans chercher à se pourvoir par des moyens autres que ceux que la loi accorde aux nationaux.

Les réquisitoires ou Commissions rogatoires des juges d'un pays adressés à ceux de l'autre, s'exécuteront quand ils sont transmis par voie diplomatique et s'ils ne sont pas contraires aux lois du pays où ils doivent s'exécuter.

Les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes jouiront, sur le territoire de l'autre, d'une pleine liberté de conscience, et ils ne seront pas molestés à cause de leurs croyances religieuses.

Les citoyens mexicains ou Suédois et en Norvège et les sujets suédois ou norvégiens dans les Etats-Unis mexicains pourront, dans leurs maisons ou dans celle du Ministre ou Consul respectif, ou dans un édifice public quelconque destiné à cet effet, célébrer les rites et actes de leur

ARCHIVES DIPLOMATIQUES

PREMIÈRE PARTIE

TRAITÉS, CONVENTIONS, PROTOCOLES.

SERBIE — SUISSE

Traité d'extradition.

(28 novembre 1887).

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse et Sa Majesté le Roi de Serbie, désirant, d'un commun accord, conclure une convention à l'effet de régler l'extradition réciproque des malfaiteurs, ont nommé dans ce but pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Conseil fédéral suisse, M. A.-O. Æpli, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près sa Majesté impériale et royale apostolique, et Sa Majesté le Roi de Serbie, M. Boghitchévitch, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté impériale et royale apostolique, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Le gouvernement de la Confédération suisse et le gouvernement de Sa Majesté le Roi de Serbie s'engagent à se livrer réciproquement, sur la demande que l'un des deux gouvernements adressera à l'autre, à la seule exception de leurs nationaux, les individus réfugiés du royaume de Serbie en Suisse ou de Suisse en Serbie et poursuivis ou condamnés, comme auteurs ou complices, par les tribunaux compétents, pour crimes et délits énumérés ci-après :

- 1° Assassinat ;
- 2° Parricide ;
- 3° Infanticide ;
- 4° Empoisonnement ;

- 5° Meurtre ;
- 6° Avortement ;
- 7° Bigamie ;
- 8° Viol, attentat à la pudeur avec violence, attentat à la pudeur sans violence sur la personne ou à l'aide de la personne d'un enfant de l'un ou de l'autre sexe, âge de moins de quatorze ans ; attentat aux mœurs, en excitant, facilitant ou favorisant habituellement, pour satisfaire les passions d'autrui, la débauche ou la corruption de mineurs de l'un ou de l'autre sexe ;
- 9° Enlèvement de mineurs ;
- 10° Enlèvement, recel, suppression, substitution ou supposition d'enfants ; exposition ou délaissement d'enfants ;
- 11° Coups et blessures volontaires ayant occasionné soit la mort, soit une maladie ou une incapacité de travail personnel pendant plus de vingt jours, ou ayant été suivis de mutilation, amputation ou privation de l'usage de membres, cécité, perte d'un œil ou autres infirmités permanentes ;
- 12° Menaces d'attentats contre les personnes ou les propriétés, punissables, en Suisse, de la peine des travaux forcés ou de la réclusion seulement et, en Serbie, de la peine de mort, des travaux forcés ou de la réclusion ;
- 13° Attentat à la liberté individuelle et à l'inviolabilité du domicile, commis par des particuliers ;
- 14° Incendie involontaire ;
- 15° Vol, rapine, extorsion, soustraction frauduleuse ;
- 16° Escroqueries, abus de confiance et fraudes analogues ;
- 17° Concussion, détournement et corruption de fonctionnaires publics, d'experts ou d'arbitres ;
- 18° Fausse monnaie, comprenant la contrefaçon et l'altération de la monnaie, l'émission et la mise en circulation de la monnaie contrefaite ou altérée ; contrefaçon ou falsification d'effets publics ou de billets de banque, de titres publics ou privés ; émission ou mise en circulation de ces effets, billets ou titres contrefaits ou falsifiés ; faux en écriture ou dans les dépêches télégraphiques et usage de ces dépêches, effets, billets ou titres contrefaits, fabriqués ou falsifiés ; contrefaçon ou falsification de sceaux, timbres, marques et poinçons, à l'exception de ceux de particuliers ou de négociants ; usage de sceaux, timbres, marques et poinçons contrefaits ou falsifiés et usage préjudiciable des vrais sceaux, timbres, marques et poinçons ;
- 19° Faux témoignage et fausse expertise ;
- 20° Faux serment ;
- 21° Subornation de témoins et d'experts ;
- 22° Dénonciation calomnieuse ;
- 23° Banqueroute frauduleuse ;
- 24° Destruction, dégradation ou dommages volontaires de la propriété mobilière ou immobilière ; destruction de documents ou autres papiers publics ;
- 25° Dérangement, dans une intention coupable, d'une voie ferrée, de machines à vapeur, d'appareils ou de communications télégraphiques ;
- 26° Association de malfaiteurs pour commettre des infractions prévues par la présente convention ;

27° Recèlement des objets obtenus à l'aide d'un des crimes ou délits prévus par la présente convention.

L'extradition sera accordée, de même, dans les cas de tentatives des crimes énumérés ci-dessus, à la condition que ces crimes soient punissables comme tels d'après la législation des deux parties contractantes.

Art. 2. — La demande d'extradition devra toujours être faite par la voie diplomatique.

Art. 3. — L'individu poursuivi pour l'un des faits prévus par l'article premier de la présente convention devra être arrêté provisoirement sur l'exhibition d'un mandat d'arrêt ou autre acte ayant la même force, décerné par l'autorité compétente et produit par voie diplomatique.

L'arrestation provisoire devra également être effectuée sur avis, transmis par la poste ou par le télégraphe, de l'existence d'un mandat d'arrêt, à la condition toutefois que cet avis sera régulièrement donné par voie diplomatique au ministre des affaires étrangères, si l'inculpé est réfugié sur le territoire du royaume de Serbie, ou au président de la Confédération, si l'inculpé est réfugié en Suisse.

L'arrestation sera facultative, si la demande est directement parvenue à une autorité judiciaire ou administrative de l'un des deux Etats ; mais cette autorité devra procéder sans délai à tous interrogatoires de nature à vérifier l'identité ou les preuves du fait incriminé et, en cas de difficulté, rendre compte au ministre des affaires étrangères ou au président de la Confédération suisse des motifs qui l'auraient portée à surseoir à l'arrestation réclamée.

L'arrestation provisoire aura lieu dans les formes et suivant les règles établies par la législation du gouvernement requis ; elle cessera d'être maintenue si, dans les trente jours à partir du moment où elle a été effectuée, ce gouvernement n'est pas saisi, conformément à l'article 2, de la demande de livrer le détenu.

Art. 4. — L'extradition ne sera accordée que sur la production soit d'un arrêt ou jugement de condamnation, soit d'un mandat d'arrêt décerné contre l'accusé et expédié dans les formes prescrites par la législation du pays qui demande l'extradition, soit de tout autre acte ayant au moins la même force que ce mandat et indiquant également la nature et la gravité des faits poursuivis, ainsi que leur date.

Les pièces seront, autant que possible, accompagnées du signalement de l'individu réclamé et d'une copie du texte de la loi pénale applicable au fait incriminé.

Dans le cas où il y aurait doute sur la question de savoir si le crime ou le délit, objet de la poursuite, rentre dans les prévisions du traité, des explications seront demandées et, après examen, le gouvernement à qui l'extradition est réclamée statuera sur la suite à donner à l'enquête.

Les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

Art. 5. — L'extradition sera accordée du chef de l'un des crimes ou délits communs énumérés à l'article premier, même dans le cas où l'acte incriminé aurait été commis avant l'entrée en vigueur de la présente convention.

Art. 6. — Les crimes et délits politiques, ainsi que les délits purement militaires, sont exceptés de la présente convention.

Il est expressément stipulé qu'un individu dont l'extradition aura été

accordée ne pourra, dans aucun cas, être poursuivi ou puni pour un délit politique ou purement militaire antérieur à l'extradition, ni pour aucun fait connexe à un semblable délit.

Art. 7. — L'extradition sera refusée si la prescription de la peine ou de l'action est acquise d'après les lois du pays où le prévenu s'est réfugié depuis les faits imputés ou depuis la poursuite ou la condamnation.

Art. 8. — Si l'individu réclamé est poursuivi ou condamné pour une infraction commise dans le pays où il s'est réfugié, son extradition pourra être différée jusqu'à ce qu'il ait été jugé et qu'il ait subi sa peine.

Dans le cas où il serait poursuivi ou détenu dans le même pays, à raison d'obligations par lui contractées envers des particuliers, son extradition aura lieu néanmoins, sauf à la partie lésée à poursuivre ses droits devant l'autorité compétente.

Dans le cas de réclamation du même individu de la part de deux états pour crimes distincts, le gouvernement requis statuera, en prenant pour base la gravité du fait poursuivi ou les facilités accordées pour que l'inculpé soit restitué, s'il y a lieu, d'un pays à l'autre, pour purger successivement les accusations.

Art. 9. — L'individu extradé ne pourra être ni poursuivi, ni puni du chef d'un crime ou d'un délit autre que celui qui a motivé l'extradition, lors même que cet autre crime ou délit serait antérieur à l'extradition et rentrerait dans la catégorie de ceux prévus par la présente convention.

Dans ce cas, toutefois, il pourra y avoir poursuite et accusation, si le gouvernement qui a livré l'extradé y donne son consentement. Ce gouvernement pourra, s'il le juge convenable, exiger la production de l'un des documents mentionnés dans l'article 4 de la présente convention.

Cependant, ce consentement ne sera pas nécessaire lorsque l'inculpé aura demandé spontanément à être jugé ou à subir sa peine, ou lorsqu'il n'aura pas quitté, dans le délai d'un mois, le territoire du pays auquel il a été livré.

Dans tous les cas, le consentement du gouvernement qui a accordé l'extradition ne sera pas nécessaire pour la répression des délits poursuivis en même temps que le fait incriminé, pour lequel l'extradition a été accordée, en tant que ces délits présenteraient un caractère de connexité avec le fait incriminé et constitueraient, soit une circonstance aggravante, soit une dégénérescence de l'accusation principale.

Art. 10. — Chacun des états contractants s'engage à poursuivre, conformément à ses lois, les crimes ou délits commis par ses citoyens contre les lois de l'autre état, dès que la demande en est faite par ce dernier et dans le cas où ces crimes ou délits peuvent être classés dans une des catégories énumérées à l'article premier du présent traité.

De son côté, l'état, à la demande duquel un citoyen de l'autre état aura été poursuivi et jugé, s'engage à ne pas exercer une seconde poursuite contre le même individu et pour le même fait, à moins que l'individu n'ait pas subi la peine à laquelle il aurait été condamné dans son pays.

Art. 11. — Quand il y aura lieu à l'extradition, tous les objets saisis qui peuvent servir à constater le crime ou le délit, ainsi que les objets provenant de vol, seront remis à l'état réclamant, soit que l'extradition puisse s'effectuer, l'accusé ayant été arrêté, soit qu'il ne puisse y être

donné suite, l'accusé ou le coupable s'étant de nouveau évadé ou étant décédé.

Cette remise comprendra aussi tous les objets que le prévenu aurait cachés ou déposés dans le pays et qui seraient découverts ultérieurement. Sont réservés, toutefois, les droits que des tiers, non impliqués dans la poursuite, auraient pu acquérir sur les objets indiqués dans le présent article.

Art. 12. — Les frais occasionnés sur le territoire de l'état requis par l'arrestation, la détention, la garde, la nourriture et le transport des extradés, ou bien par le transport des objets mentionnés dans l'art. 11 de la présente convention, seront supportés par le gouvernement de cet état.

Art. 13. — Le transit sur le territoire des états contractants d'un individu extradé, n'appartenant pas au pays de transit et livré par un autre gouvernement, sera autorisé sur simple demande par voie diplomatique, appuyée des pièces nécessaires pour établir qu'il ne s'agit pas d'un délit politique ou purement militaire.

Le transport s'effectuera par les voies les plus rapides, sous la conduite d'agents du pays requis et aux frais du gouvernement réclamant.

Art. 14. — Lorsque, dans la poursuite d'une affaire pénale, un des deux gouvernements jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés dans l'autre état ou tous autres actes d'instruction, une commission rogatoire sera envoyée, à cet effet, par la voie diplomatique, et il y sera donné suite, d'urgence, conformément aux lois du pays.

Les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

Les gouvernements respectifs renoncent à toute réclamation ayant pour objet la restitution des frais résultant de l'exécution de la commission rogatoire, à moins qu'il ne s'agisse d'expertises criminelles, commerciales ou médico-légales.

Aucune réclamation ne pourra non plus avoir lieu pour les frais de tous actes judiciaires spontanément faits par les magistrats de chaque pays pour la poursuite ou la constatation de délits commis sur leur territoire par un étranger qui serait ensuite poursuivi dans sa patrie.

Art. 15. — En matière pénale, lorsque la notification d'un acte de procédure ou d'un jugement à un Suisse ou à un ressortissant du royaume de Serbie paraîtra nécessaire, la pièce, transmise par la voie diplomatique ou directement au magistrat compétent du lieu de la résidence, sera signifiée à personne, à sa requête, par les soins du fonctionnaire compétent, et il renverra au magistrat expéditeur, avec son visa, l'original constatant la notification, dont les effets seront les mêmes que si elle avait eu lieu dans le pays d'où émane l'acte ou le jugement.

Art. 16. — Si, dans une cause pénale, la comparution personnelle d'un témoin est nécessaire, le gouvernement du pays auquel appartient le témoin l'invitera à se rendre à la citation qui lui sera faite.

En cas de consentement du témoin, des frais de voyage et de séjour lui seront accordés à partir de sa résidence, d'après les tarifs et règlements en vigueur dans le pays où l'audition devra avoir lieu. Il pourra lui être fait, sur sa demande, par les magistrats de sa résidence, l'avance

de tout ou partie des frais de voyage, qui seront ensuite remboursés par le gouvernement requérant.

Aucun témoin, quelle que soit sa nationalité, qui, cité dans l'un des deux pays, comparaitra volontairement devant les juges de l'autre, ne pourra être poursuivi ni détenu pour des faits ou condamnations antérieurs, civils ou criminels, ni sous prétexte de complicité dans les faits; objet du procès où il figure comme témoin.

Art. 17. — Lorsque, dans une cause pénale instruite dans l'un des deux pays, la confrontation de criminels détenus dans l'autre, ou la production de pièces de conviction ou documents judiciaires, sera jugée utile, la demande en sera faite par voie diplomatique, et l'on y donnera suite, à moins que des considérations particulières ne s'y opposent, et sous l'obligation de renvoyer les criminels et les pièces.

Les gouvernements contractants renoncent à toute réclamation de frais résultant du transport et du renvoi, dans les limites de leurs territoires respectifs, de criminels à confronter, et de l'envoi et de la restitution des pièces de conviction et documents.

Art. 18. — Les parties contractantes s'engagent à se communiquer réciproquement tous les arrêts de condamnation pour crimes ou délits de toute sorte, prononcés par les tribunaux de l'un des états contractants contre les ressortissants de l'autre. Cette communication aura lieu moyennant l'envoi, par voie diplomatique, d'un extrait du jugement devenu définitif.

Si cet extrait est rédigé dans une autre langue, il sera accompagné d'une traduction allemande ou française, dûment certifiée.

Art. 19. — La présente convention est conclue pour cinq années à partir du jour de l'échange des ratifications qui aura lieu à Vienne aussitôt que faire se pourra.

Elle sera exécutoire dans le terme de quinze jours après l'échange des ratifications (1).

Dans le cas où, six mois avant l'expiration des cinq années, aucun des deux gouvernements n'aurait déclaré y renoncer, elle sera valable pour cinq autres années et, ainsi de suite, de cinq ans en cinq ans.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Vienne, en double expédition, le 28 novembre (16 novembre) 1887.

(Signé) : A.-O. ÆPLI.

— M.-M. BOGHITCHÉVITCH.

ANNEXE.

Note à Son Excellence M. Milan Boghitchévitch, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi de Serbie, à Vienne.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le Conseil fédéral m'a chargé de vous communiquer la déclaration suivante, concernant la poursuite et

(1) Les ratifications ont été échangées le 21 juin 1888 à Vienne.

l'extradition d'individus coupables d'un crime contre un souverain ou contre les membres de sa famille.

« D'après notre manière de voir, il est erroné de croire que la Suisse refuse l'extradition d'individus qui se sont rendus coupables d'un crime contre un souverain ou contre un membre de sa famille.

« Ni le texte de nos traités d'extradition, ni les arrêts suisses ne justifient cette opinion.

« Tous nos traités nous obligent à l'extradition pour assassinat, pour meurtre ou pour empoisonnement, sans qu'il soit fait aucune différence *par rapport à la personne* sur laquelle le crime a été commis. Le régicide est sur la même ligne que l'assassin de tout autre homme.

« Il est vrai que les traités font une réserve *par rapport à la nature du crime*, en excluant l'obligation d'extradition pour crimes politiques, et il est évident que cette réserve peut aussi ressortir ses effets quand il s'agit d'un crime commis sur la personne d'un souverain. Mais il n'en suit absolument pas que la Suisse considérerait tout crime commis sur la personne d'un souverain crime politique et refuserait l'extradition par principe. Jamais une pareille conséquence n'a encore été tirée des dispositions des Traités, ni par les autorités politiques, ni par les autorités judiciaires.

« Ces autorités examineront, dans chaque cas spécial, si un crime se qualifie comme crime politique, oui ou non.

« En se conformant à ces principes, il sera toujours possible à la Suisse de remplir ses devoirs envers les autres Etats. Mais elle ne saurait aller plus loin. Elle ne peut faire d'exception à la règle généralement et partout en vigueur quant aux crimes politiques, exception qui ne trouverait son application toujours que pour l'autre partie contractante et jamais pour la Suisse elle-même. »

Je profite de l'occasion, etc.

Vienne, ce 28 novembre 1887.

Le Ministre suisse,

(Sig.) A.-O. *ÆPLI.*

— Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur le Traité d'extradition qui précède.

Monsieur le Président et Messieurs,

En 1879 déjà, nous cherchions à lier des négociations avec la Serbie pour conclure des Traités sur l'extradition des malfaiteurs et des prévenus, ainsi que sur les questions d'établissement et de commerce. Ces négociations ne purent avoir lieu en ce temps-là par des motifs étrangers d'ailleurs à leur objet.

On parvint toutefois peu de temps après à fixer les rapports de commerce, par une convention provisoire qui stipule le traitement réciproque de la nation la plus favorisée. Vous avez approuvé cette convention le 3 juillet 1880 (Rec. off., nouv. série. V. 157 à 159).

Quant aux autres questions, elles demeurèrent en suspens jusqu'au moment où l'extradition d'un employé de chemin de fer serbe qui s'était réfugié en Suisse fit voir, par les négociations auxquelles elle avait donné lieu, combien il importait d'en arriver à la conclusion d'un Traité d'extradition.

Le gouvernement serbe s'empressa alors d'accueillir notre proposition et c'est ainsi que l'ouverture des négociations fut décidée vers la fin de l'année dernière, par l'entremise des envoyés respectifs des deux pays à Vienne.

On avait aussi décidé en principe que les questions d'établissement et consulaires seraient examinées simultanément, mais dans des négociations distinctes; leur solution définitive demeure néanmoins réservée à l'année prochaine.

Chargés des négociations sur l'extradition réciproque des malfaiteurs et des

prévenus, les envoyés extraordinaires et ministres plénipotentiaires des deux pays à Vienne, M. A.-O. Äpli pour la Suisse et M. M.-M. Boghitchévitch pour la Serbie, ont signé le 28 novembre dernier, sous réserve de ratification, le Traité que nous avons l'honneur de soumettre par le présent message à votre examen et à votre approbation.

Nous croyons devoir l'accompagner des quelques observations suivantes :

Désirant ne pas donner trop d'extension à la liste des crimes pour lesquels l'extradition sera accordée, nous avons proposé à la Serbie de prendre comme base des négociations notre Traité avec le Salvador, du 30 octobre 1883. Le gouvernement serbe s'est déclaré d'accord en principe avec nous sur ledit ; mais il exprima aussi le désir que l'on tint compte, dans les négociations, de l'énumération de crimes qui figure dans le Traité d'extradition conclu entre la Serbie et l'Italie le 28 octobre-9 novembre 1879. C'est cette combinaison et l'indication de quelques autres délits prévus dans plusieurs de nos Traités qui ont donné lieu à l'énumération des crimes figurant à l'art. 1^{er} du Traité ici en cause.

L'article II prescrit, comme dans tous les autres Traités, que les négociations en vue de l'extradition des malfaiteurs devront toujours avoir lieu par la voie diplomatique.

Quant à l'article III, il est identique à l'art. III de notre Traité avec le Salvador, à cette seule exception près que le délai prévu au dernier alinéa a été réduit de 90 à 30 jours, en considération du fait que les deux pays sont moins éloignés l'un de l'autre.

L'article IV est aussi conforme à l'article IV de notre Traité avec le Salvador. On a cependant dû y introduire, à cause de la différence des langues, un quatrième alinéa portant que les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

On a admis à l'article V, comme jadis à l'article correspondant du Traité avec le Salvador, que l'extradition sera aussi accordée du chef des crimes commis avant l'entrée en vigueur du Traité.

L'article VI stipule l'exception d'usage pour les crimes et délits politiques. A la demande de la Serbie, on a adopté une adjonction qui excepte aussi les délits *purement militaires*. Cette disposition est nouvelle et ne se rencontre dans aucun de nos Traités d'extradition, mais elle est parfaitement en harmonie avec la manière dont on envisage chez nous les délits militaires : elle pourra, en conséquence, trouver place dans les Traités qui seront ultérieurement conclus.

Au cours des pourparlers, le gouvernement serbe a demandé l'adjonction à cet article d'une disposition en ces termes : « Ne sera pas considéré comme délit politique, ni fait connexe à un semblable délit, l'attentat contre la personne d'un chef d'Etat ou contre les membres de sa famille, lorsque cet attentat constituera le fait soit de meurtre, soit d'assassinat, soit d'empoisonnement. » Nous avons refusé de souscrire à cette clause, ainsi que nous l'avons toujours fait jusqu'ici. Nous avons toutefois fait observer que la Suisse ne refuserait pas nécessairement l'extradition dans tous les cas où des questions politiques seront engagées, mais que nos autorités se réservaient le droit d'apprécier dans chaque cas spécial si le délit complexe ou connexe devait être considéré ou non comme un acte essentiellement politique. Le gouvernement serbe se décida à accepter l'article VI dans sa teneur actuelle, mais à la condition que la Suisse voulût bien exposer dans une note la manière dont elle envisage la question. Notre ministre, M. Äpli, a dès lors été autorisé à signer, en même temps que le Traité, la note qui figure à la fin de ce dernier et à la remettre à l'envoyé serbe.

Les articles VII et VIII sont textuellement les mêmes que les articles correspondants de notre Traité avec le Salvador.

L'article IX a par contre subi une légère modification qui toutefois n'a pas d'autre importance et trouve son équivalent dans d'autres Traités.

Les autres articles sont pareils aux articles correspondants de notre Traité avec le Salvador. Seul l'article XIV a dû être complété par une adjonction en vertu de laquelle les pièces écrites dans une autre langue devront être accompagnées de traductions allemandes ou françaises, dûment certifiées.

Cette disposition a été insérée par analogie à l'article XVIII qui prévoit la communication réciproque des jugements de condamnation, sous la forme d'extraits. Cette disposition, elle aussi, se rencontre dans nombre d'autres Traités.

ITALIE — SUISSE

Convention concernant la réciprocité dans l'exercice des professions médicales par les personnes domiciliées à proximité de la frontière.

(28 juin 1888).

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse et Sa Majesté le roi d'Italie, reconnaissant l'utilité d'autoriser les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes domiciliés à proximité de la frontière à exercer réciproquement leur profession, ont, à l'effet de conclure une convention à ce sujet, nommé pour leurs plénipotentiaires :

Le Conseil fédéral suisse, M. Numa Droz, conseiller fédéral, chef du département des affaires étrangères, et Sa Majesté le Roi d'Italie, M. le baron Auguste Peiroleri, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes suisses demeurant à proximité de la frontière italo-suisse ont le droit d'exercer leur profession dans les localités italiennes voisines de la frontière dans la même mesure qu'en Suisse, sous réserve de la restriction renfermée à l'article 2 ; réciproquement, les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes italiens demeurant dans le voisinage de la frontière italo-suisse sont autorisés à exercer leur profession dans les localités suisses situées à proximité de la frontière.

Art. 2. — Les personnes désignées ci-dessus n'ont pas le droit, en exerçant leur profession dans le pays voisin, de fournir elles-mêmes les remèdes aux malades, à moins toutefois que la vie de ces derniers ne soit en danger.

Art. 3. — Les personnes qui, en vertu de l'article premier, exercent leur profession dans les localités du pays voisin situées à proximité de la frontière n'ont pas le droit de s'y établir en permanence, ni de conclure des conventions spéciales pour des services sanitaires avec des communes de l'autre pays, ni d'y élire domicile, à moins toutefois qu'elles ne se soumettent aux lois de ce pays et qu'elles ne subissent un nouvel examen.

Art. 4. — Il est bien entendu que les médecins, chirurgiens, vétérinaires et sages-femmes de l'un ou de l'autre des deux pays, qui désirent faire usage du droit que leur confère l'article premier de la présente convention, doivent, lorsqu'ils exercent leur profession dans les localités limitrophes du pays voisin, se soumettre aux prescriptions administratives en vigueur dans ce dernier pays et, en particulier, justifier

de leur qualité chaque fois qu'ils en seront requis, moyennant une feuille de reconnaissance, qui leur sera délivrée respectivement par le gouvernement cantonal et par le préfet de la province italienne.

Art. 5. — Les personnes en question pourront passer la frontière à chaque heure du jour et de la nuit, à pied, à cheval ou en voiture, et même par des chemins à l'écart des routes douanières, pourvu qu'elles n'apportent pas de marchandises soumises à des droits d'entrée.

Elles seront visitées par les douaniers au point de passage de la ligne douanière, sans qu'elles soient obligées de se rendre au bureau des péages, à moins, toutefois, qu'elles n'aient sur elles des objets passibles de droits.

Art. 6. — La présente convention sera exécutoire à dater du vingtième jour après sa promulgation dans les formes prescrites par les lois des deux pays et continuera à sortir ses effets jusqu'à l'expiration de six mois à partir du jour où elle aura été dénoncée par l'une des deux parties contractantes. Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées aussitôt que possible.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double à Berne, le 28 juin 1888.

(L. S.) DROZ.
(L. S.) A. PEIROLERI.

MEXIQUE — SUÈDE ET NORVÈGE

Protocole concernant le Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885, signé à Bruxelles le 15 décembre 1885 (1).

Le Gouvernement des États-Unis Mexicains et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège ayant jugé utile d'apporter certaines modifications au Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885 à Mexico, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Bruxelles et, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté d'un commun accord les articles suivants.

Article premier. — Sont éliminés au Traité :

La dernière partie de l'article neuf commençant par les mots en el caso et dans les cas et finissant par les mots operaciones de comercio et opérations commerciales ;

Les articles quinze à vingt-trois inclusivement ;

Et l'article vingt-sept.

Il est inséré au Traité, à la place des articles quinze à vingt-trois, l'article suivant :

Quant à leurs relations en temps de guerre, soit comme belligérantes, soit comme neutres, les Parties contractantes observeront les règles du droit international reconnues par les nations civilisées.

Pour ce qui regarde spécialement le droit international maritime, elles

(1) Les ratifications ont été échangées.

s'engagent réciproquement à observer les règles 2, 3, et 4 de la Déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856, avec la seule réserve, de la part des États-Unis Mexicains, que ceux-ci, s'ils se trouvaient en état de guerre avec une Puissance tierce, ne respecteraient la marchandise de l'ennemi sous pavillon neutre que dans le cas où la dite Puissance adopterait, de son côté, le même principe du droit maritime international à l'égard du Mexique.

Cet article devient l'article 15 et le numérotage des articles du Traité est changé en conséquence.

Art. 2. — Le texte espagnol du Traité est modifié ainsi qu'il suit, savoir :

Au préambule, les mots *los Reinos Unidos* sont remplacés par les mots *Su Magestad el Rey* ;

Au préambule et aux articles où se trouvent les mots *los Estados*, *los dos Estados*, *los dos países*, *o ambos países*, ces mots et leurs relatifs, sont remplacés par les mots *dichos países*, *las Partes*, *las Partes contratantes*, *las altas Partes contratantes*, *o los Estados Unidos Mexicanos y los Reinos Unidos* et leurs relatifs ;

A l'article 26, les mots *los Reinos de Suecia y Noruega* seront remplacés par les mots *el Reino de Noruega*.

Art. 3. — Pour plus de clarté et de précision, au lieu de spécifier les modifications du texte français du Traité, ce texte, tel qu'il a été modifié est reproduit in extenso dans l'article suivant, de même que le texte espagnol modifié.

Art. 4. — En conformité de ce qui a été ainsi stipulé et convenu, le texte du Traité aura la teneur suivante :

Les États-Unis Mexicains, d'une part, et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège, d'autre part, désireux d'établir et de consolider les relations d'amitié et de commerce et d'encourager les intérêts mutuels des pays respectifs, ont résolu de conclure un Traité d'amitié, de commerce et de navigation, et ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

Le Président des États-Unis Mexicains le Sieur Ignacio L. Vallarta, ancien Ministre des Affaires Étrangères, ancien Président de la Cour Suprême de Justice, etc., etc.

Et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège, le Sieur Guillaume C. Christophersen, son Ministre Plénipotentiaire en mission extraordinaire près les États-Unis Mexicains, Commandeur de première classe des ordres de St. Olaf et de Wasa, Chevalier de l'ordre de l'Étoile Polaire, Commandeur de la Légion d'Honneur de France, etc., etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article premier. — Il y aura amitié constante et sincère entre les États-Unis Mexicains et les Royaumes-Unis de Suède et de Norvège et entre leurs sujets et citoyens.

Art. 2. — Il y aura également liberté réciproque de commerce et de navigation entre les deux Parties contractantes. Les sujets ou citoyens de chacune d'elles pourront se rendre librement et en toute sécurité avec leurs navires et leurs chargements dans tous les ports, places et rivières du territoire de l'autre, où le commerce étranger est permis ;

ils pourront également séjourner et résider dans n'importe quelle partie du dit territoire, occuper et louer, pour l'exercice du commerce en gros ou en détail des maisons, magasins et autres localités, et ils jouiront de la plus complète sécurité et protection pour leurs affaires, à la condition de se soumettre aux lois et règlements en vigueur dans le pays où ils résident.

Art. 3. — Les navires marchands de chacune des Parties contractantes auront le droit d'apporter des chargements dans deux ou plusieurs ports de l'autre Partie, et de prendre des chargements dans les dits ports, en se conformant aux lois en vigueur actuellement ou à celles qui seraient faites ultérieurement en cette matière, sans payer des droits autres ni plus élevés que ceux payés par les navires de toute autre nation, et sans être soumis à d'autres formalités que celles établies ou qui pourront être établies pour tout autre pavillon étranger.

Il est cependant convenu que cette concession ne s'étend pas au commerce de cabotage, uniquement réservé aux navires nationaux dans le territoire de chacune des Parties contractantes. Mais, si l'une d'elles venait à permettre le cabotage en totalité ou en partie à une ou à plusieurs nations, l'autre Partie aura le droit de réclamer pour ses sujets ou ses citoyens, les mêmes concessions ou faveurs à condition que de son côté elle concède la réciprocité pour tout ce qu'elle réclame à cet égard.

Art. 4. — Il ne sera prélevé sur les navires de l'une des Parties contractantes sur le territoire et dans les ports de l'autre, à l'entrée, pendant leur séjour, ou à leur sortie, des droits, charges ou émoluments de fonctionnaires publics, pour tonnage, phares, ports, pilotage, quarantaine, sauvetage et assistance en cas d'avarie ou de naufrage, autres ou plus élevés, ni d'autres charges ou droits généraux ou locaux de quelque catégorie ou dénomination que ce soit, que ceux que paient ou devront payer les navires de toute autre nation.

Le tonnage inscrit sur les papiers de bord servira de base pour le paiement des droits calculés par tonneau. Dans l'application de cet article et des autres articles du présent traité, il sera entendu par ports de chacune des Parties contractantes, ceux qui sont ou seront ouverts à l'avenir, par les Gouvernements respectifs, au commerce d'importation et d'exportation.

Art. 5. — Les vapeurs de chacune des Parties contractantes, qui entretiennent une communication périodique entre les États-Unis Mexicains et les Royaumes-Unis jouiront des mêmes facilités pour leur entrée, expédition et sortie, que celles qui sont concédées ou qui seront concédées à l'avenir aux vapeurs de toute autre nation, la volonté des Hautes-Parties contractantes étant que les navires des Pays respectifs soient traités sur le pied de la plus parfaite égalité avec ceux de toute autre nationalité étrangère.

Art. 6. — Chacune des Hautes-Parties contractantes considérera et traitera comme navires de l'autre, ceux qui navigueront sous le pavillon de celle-ci et qui seront munis des patentes et documents prescrits par la législation de l'Etat respectif pour constater la nationalité du navire.

Art. 7. — Pour tout ce qui concerne la police des ports, le chargement et le déchargement des navires, et la sécurité et la garde des

marchandises, les sujets et citoyens des Hautes-Parties contractantes, seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur les territoires respectifs. En ce qui concerne les ports mexicains, il est entendu que ces lois et règlements seront tant ceux publiés par le Gouvernement fédéral que les ordonnances sanitaires données ou à donner par les autorités locales.

Les deux Parties contractantes conviennent de considérer comme limite des mers territoriales de leurs côtes respectives pour tout ce qui se rapporte à l'application des règlements de douane et aux mesures prises pour empêcher la contrebande, une distance de trois lieues marines comptées depuis la ligne de la marée basse. Pour ce qui se rapporte à d'autres matières de droit international maritime, il est entendu que la dite extension des mers territoriales ne pourra être appliquée par l'une des Parties contractantes aux navires de l'autre, à moins de l'appliquer également aux navires des autres nations avec lesquelles elle aurait des traités de commerce et de navigation.

Il est stipulé, en outre, que les navires marchands des Parties contractantes se soumettront respectivement à la juridiction du pays dans les ports, rades, baies, anses, et eaux territoriales duquel il se trouvent, pour ce qui concerne les crimes, délits ou infractions commis à bord par un individu qui n'appartient pas à l'équipage, ou contre un individu qui n'y appartient pas, ou bien par les gens de l'équipage entre eux, dans le cas où la tranquillité du port aurait été troublée.

En dehors de ces circonstances, les fautes de discipline, les délits et les crimes commis à bord seront jugés exclusivement par l'Etat auquel appartient le navire, sans que les autorités locales aient à s'ingérer dans ces affaires, à moins cependant qu'on ne leur demande aide et protection.

Art. 8. — Tous les objets de commerce, sans distinction d'origine, dont l'importation sur le territoire de l'une des Parties contractantes est permise ou viendrait à être accordée aux navires de toute autre nation, pourront également être importés par les navires de l'autre Partie contractante, quel que soit le pays de provenance de ces navires, sans payer des droits autres ni plus élevés que ceux qu'ils paieraient s'ils étaient importés sur les navires de n'importe quelle autre nation. Le même principe sera observé à l'égard de l'exportation et de la réexportation, quel que soit le pays de destination du navire.

Art. 9. — Aucune des Hautes-Parties contractantes n'imposera sur son territoire des droits autres ni plus élevés à l'importation, à la réexportation et au transit des produits du sol et de l'industrie de l'autre, que paient ou que paieront à l'avenir les produits similaires de tout autre pays.

Aucune des Parties contractantes n'imposera non plus des droits autres ni plus élevés à l'exportation des marchandises pour le territoire de l'autre, que ceux que paient ou que paieront à l'avenir les objets de la même catégorie à l'exportation pour le territoire de tout autre pays. De même, aucune des Hautes-Parties contractantes n'établira, à l'égard de l'autre, un régime prohibitif quant à l'importation, à l'exportation ou au transit des marchandises, à moins que cette prohibition ne s'étende en même temps à toutes les autres nations.

Art. 10. — Seront complètement affranchis des droits de tonnage dans les ports respectifs :

1^o Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en sortiront sur lest.

2^o Les navires qui, passant d'un port de l'un des États contractants dans un ou plusieurs ports du même Etat, soit pour y déposer toute ou partie de leurs cargaisons, soit pour y composer ou pour y compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits.

3^o Les navires qui, entrés avec cargaison dans un port en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opérations de commerce : le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 11. — Les deux Parties contractantes s'engagent réciproquement à n'accorder aux sujets d'aucune autre Puissance en matière de navigation ou de commerce, aucun privilège, aucune faveur ou immunité quelconque, sans les étendre au commerce et à la navigation de l'autre Partie, et elles jouiront réciproquement de tous les privilèges, immunités ou faveurs qui ont été concédés à toute autre nation. Il est entendu que la participation de chacune des Parties contractantes aux faveurs, privilèges ou immunités concédés ou qui seraient concédés à d'autres pays, n'aura pas une durée plus longue que les avantages accordés à la nation favorisée.

Art. 12. — Lorsque les sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes se verront forcés à se réfugier avec leurs navires dans les ports, baies, rivières ou territoires de l'autre, à cause du mauvais temps, ou pour toute autre raison, ils seront reçus et traités avec humanité, et les Gouvernements respectifs, tout en prenant leurs précautions pour empêcher la contrebande, leur concéderont toute aide et protection pour qu'ils puissent réparer les dommages qu'ils auraient soufferts et pour qu'ils puissent se procurer des provisions et se mettre en état de continuer leur voyage sans obstacle ou empêchement d'aucune espèce.

On permettra sur le territoire de chacune des Parties contractantes aux navires de l'autre, dont l'équipage aurait été réduit par la maladie, ou pour toute autre cause, d'engager les marins dont ils auraient besoin pour continuer leur voyage, à la condition que l'on observe les lois et règlements locaux, et que l'engagement soit volontaire de la part des marins.

Art. 13. — Lorsqu'un navire appartenant à des sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes fera naufrage, échouera ou souffrira une avarie quelconque sur les côtes ou dans les limites juridictionnelles de l'autre Partie, on lui fournira l'aide nécessaire, et on lui accordera la même protection que l'on donne aux navires nationaux. Toutes les opérations relatives au sauvetage du navire naufragé, échoué ou abandonné, seront dirigées par les Consuls des États respectifs, et, en leur absence, ou en attendant qu'ils se présentent au lieu du sinistre, par les autorités locales.

Le navire et tous les objets qui lui appartiennent, ainsi que tous les objets et les marchandises sauvés ou leur produit, s'ils ont été vendus, et les papiers trouvés à bord seront consignés, soit au propriétaire ou à ses agents, soit au consul ou vice-consul du district où le naufrage a eu lieu.

Les autorités locales respectives interviendront pour maintenir l'ordre, garantir la conservation de la propriété sauvée, et assurer l'exécution des dispositions douanières sur l'importation ou la réexportation des marchandises sauvées ou toute autre disposition prise par les Gouvernements respectifs, dans le but d'empêcher la contrebande. Aucuns impôts, droits ou contributions, ne seront exigés pour les marchandises et autres objets sauvés, si ce n'est dans le cas où ils seraient destinés à la consommation extérieure, et on ne percevra d'autres frais que ceux causés par les opérations de sauvetage et pour la conservation des objets sauvés ainsi que ceux auxquels, dans des cas semblables, sont soumis les navires nationaux.

Les questions qui seront soulevées par rapport au naufrage, aux marchandises et aux objets naufragés et au sauvetage, seront soumises à la décision des Tribunaux compétents du pays où le naufrage a eu lieu. Toutefois les intéressés seront toujours libres de régler ces questions à l'amiable si elles sont purement civiles.

Art. 14. — Les navires de guerre de chacune des Parties contractantes seront libres d'entrer sans obstacle dans les ports, rivières et localités de l'autre, où l'entrée est permise ou serait permise à l'avenir aux navires de guerre de toute autre nation.

Il est entendu, néanmoins, que cette stipulation n'autorise pas le séjour d'escadres de l'une des Parties contractantes dans les eaux de l'autre, sans permission spéciale, qui pourra être accordée ou refusée selon qu'il sera jugé convenable.

Il est également convenu que l'on considérera les navires de guerre de chacune des Hautes Parties contractantes comme étant exempts de la juridiction de l'autre, lors même qu'ils se trouveraient dans ses eaux territoriales, mais ils sont obligés de respecter les ordonnances locales des ports, les règlements fiscaux et les mesures de police sanitaire.

Art. 15. — Quant à leurs relations en temps de guerre, soit comme belligérantes, soit comme neutres, les Parties contractantes observeront les règles du droit international reconnues par les nations civilisées.

Pour ce qui regarde spécialement le droit international maritime, elles s'engagent réciproquement à observer les règles 2, 3 et 4 de la Déclaration du Congrès de Paris du 16 avril 1856, avec la seule réserve, de la part des Etats-Unis Mexicains, que ceux-ci, s'ils se trouvaient en état de guerre avec une Puissance tierce, ne respecteraient la marchandise de l'ennemi sous pavillon neutre, que dans le cas où la dite Puissance adopterait, de son côté, le même principe du droit maritime international à l'égard du Mexique.

Art. 16. — Les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes auront le droit d'acquérir et de posséder des biens meubles dans le territoire de l'autre aux mêmes conditions que les nationaux. Quant aux biens immeubles ils pourront les acquérir et les posséder d'après les dispositions des lois du pays. Quant au droit de disposer de leurs biens par vente, échange, donation, testament ou de toute autre manière, et

pour tout ce qui touche à la succession de biens meubles par testament ou « *ab intestat* », les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes auront, dans le territoire de l'autre, les mêmes libertés, droits et obligations que les nationaux. Ils pourront, par conséquent, être institués héritiers et ils auront le droit d'entrer en possession de l'héritage, soit personnellement, soit par procureur, de la même manière et sous les mêmes conditions et formalités que les nationaux.

Si un sujet ou citoyen d'une des Parties contractantes acquérait par héritage la propriété des biens immeubles situés dans le territoire de l'autre, et que, conformément aux lois du pays, il ne fût pas habile à posséder en sa qualité d'étranger, on lui concédera un délai de trois ans, comptés à partir de l'époque où il pourrait en disposer légalement, pour les aliéner comme il le jugerait convenable.

Il sera permis aux sujets ou citoyens des Parties contractantes d'exporter librement leurs biens ou leurs produits en cas de vente sans que, en raison de l'exportation ils soient soumis à payer des droits autres ou plus élevés, ni assujettis à des restrictions plus grandes que les nationales.

Art. 17. — Les sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes résidant sur le territoire de l'autre, seront respectés dans leurs personnes, domiciles et biens, et en tous ces points protégés aussi largement et complètement que les nationaux.

En conséquence, on ne fera pas de visites dans leur domicile ou propriétés, et ils ne seront ni détenus ni arrêtés, si ce n'est dans les conditions et dans les formes prescrites par les lois pour les nationaux.

Les Parties contractantes se réservent cependant la faculté de ne pas admettre, aussi bien que d'expulser, selon les lois de leurs territoires respectifs, les individus qui, en raison de leur mauvaise vie et de leur conduite, seraient considérés comme nuisibles.

Les sujets ou les citoyens de chacune des Parties contractantes auront, sur le territoire de l'autre, libre accès aux Tribunaux pour faire valoir et défendre leurs droits, sans autres restrictions, conditions ou impôts que ceux auxquels sont soumis les nationaux ; ils auront la même liberté que ceux-ci pour employer dans leurs affaires judiciaires des avocats, procureurs ou agents admis à exercer ces professions d'après les lois du pays.

Ils seront cependant obligés, dans tous les cas, de se conformer aux institutions, aux lois et aux autorités du pays en se soumettant aux arrêts et jugements des Tribunaux sans chercher à se pourvoir par des moyens autres que ceux que la loi accorde aux nationaux.

Les réquisitoires ou Commissions rogatoires des juges d'un pays adressés à ceux de l'autre, s'exécuteront quand ils sont transmis par voie diplomatique et s'ils ne sont pas contraires aux lois du pays où ils doivent s'exécuter.

Les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes jouiront, sur le territoire de l'autre, d'une pleine liberté de conscience, et ils ne seront pas molestés à cause de leurs croyances religieuses.

Les citoyens mexicains en Suède et en Norvège et les sujets suédois ou norvégiens dans les Etats-Unis mexicains pourront, dans leurs maisons ou dans celle du Ministre ou Consul respectif, ou dans un édifice public quelconque destiné à cet effet, célébrer les rites et actes de leur

Convention.

Art. 18. — M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

L'Allemagne propose de remplacer, dans l'alinéa 3 du texte allemand, les mots « der Betheiligten » par « des Absenders ».

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de chemins de fer de remplacer (troisième alinéa) les mots : « Le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il convient, etc. » par la rédaction suivante : « Le chemin de fer aura le droit de décider si, dans l'intérêt de l'expéditeur, il convient, etc. ».

La proposition de l'Allemagne n'est qu'un amendement de rédaction nécessaire pour conformer le texte allemand au texte français.

Quant à la demande des Compagnies françaises, la Commission estime qu'il y a lieu de s'en tenir au texte du projet de 1881 et qu'une nouvelle rédaction pourrait être interprétée dans un sens autre que celui donné par les rédacteurs.

M. Durbach demande le renvoi de cet article à la Commission de rédaction, les deux textes, allemand et français, ne concordant pas. — Adopté.

Art. 23. — M. de Seigneux, rapporteur :

Amendement proposé par la Délégation autrichienne :

Ajouter à l'article 23 comme dernier alinéa :

« Les Etats contractants s'engagent, en outre, à garantir, contre toute perturbation ou entrave, la circulation sur les voies ferrées de leur territoire. En conséquence, il ne sera autorisé aucune mesure conservatoire ou exécutoire sur les objets appartenant à un chemin de fer d'un autre Etat contractant, spécialement sur le matériel fixe et roulant ou sur le numéraire que ce chemin de fer peut avoir sur leur territoire. »

Afin de prévenir tout malentendu, la Russie propose de rédiger l'alinéa 4 comme suit :

« Ni les sommes provenant du transport international, ni le matériel faisant partie dudit transport ne seront saisissables dans aucun autre Etat, excepté celui auquel appartient le chemin de fer propriétaire desdites sommes et dudit matériel. »

L'Allemagne propose d'ajouter dans l'alinéa 3 *in fine*, après le mot « marchandises » :

« Sauf le compte-rendu définitif conformément à l'alinéa 1 de cet article ».

L'obligation de transport international imposée aux chemins de fer par la Convention crée entre eux des relations et des rapports dont il convient de prévoir les effets. Du moment où l'on oblige un chemin de fer à devenir créancier d'un autre, il faut que cette créance soit protégée contre les saisies qui pourraient être faites, soit par le chemin de fer étranger, soit par des tiers, pour d'autres causes que le transport international.

C'est pour cette raison que le projet de la Commission, imitant en cela le projet de 1881, déclare ces créances insaisissables. Ce principe se justifie également par la considération que le chemin de fer créancier ne doit pas être distrait de son juge naturel, à raison d'une obligation exceptionnelle, que lui impose la Convention. Mais la Commission n'a pas voulu que cette interdiction de saisir les créances résultant du transport international entre chemins de fer fût absolue. Il est juste que les tiers aient le droit d'action-

ner le chemin de fer devant le juge naturel de celui-ci, et, une fois leur créance admise par ce juge, qu'ils puissent en poursuivre le recouvrement sur l'actif du chemin de fer, même sur celui consistant en créances résultant du transport international. La rédaction proposée par la Commission ne tranche pas la question de savoir si et comment l'exécution aura lieu, vu la diversité de législation sur l'exécution des jugements en pays étranger, diversité que la Convention n'avait pas à régler.

L'obligation de transport crée également entre les chemins de fer des relations en ce qui concerne le matériel roulant, et il faut que ce matériel soit insaisissable aussi bien que les créances elles-mêmes, et dans les mêmes conditions. — La Commission a appliqué ce même principe aux objets mobiliers en général, contenus dans ce matériel, en tant qu'ils sont la propriété du chemin de fer.

En vous proposant la rédaction qu'elle a adoptée, la Commission croit avoir répondu, dans la mesure du possible, aux désirs manifestés par l'Autriche et la Russie.

L'Allemagne a proposé d'introduire dans l'alinéa premier une légère modification de texte. La Commission a pris en considération cette proposition en introduisant les mots « sauf compte définitif à faire conformément à l'alinéa premier du présent article ».

La Commission vous propose en conséquence de rédiger comme suit les alinéas 3, 4 et 5 de l'article 23 :

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sauf compte définitif à faire conformément à l'alinéa premier du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, en tant que ces créances ont pour cause un transport international, et lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier, sont insaisissables, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers quelconques généralement contenus dans ce matériel, pour autant qu'ils sont la propriété du chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

M. le vice-président Villa fait observer que l'article 23 prévoit le cas où la marchandise voyage en port dû ; il ne dit rien du cas inverse qui se présente pourtant fréquemment dans la pratique. Quand la marchandise voyage en port payé, le second transporteur devient créancier du premier et doit aussi pouvoir le débiter en compte-courant des frais et créances devant la lettre de voiture.

MM. Steinbach, Lejeune et Asser répondent qu'il serait superflu d'insérer dans l'article 23 une disposition de ce genre, car, dans cette hypothèse, le second transporteur n'est pas obligé de faire crédit au premier.

M. Gola propose d'ajouter, à l'alinéa premier de cet article, aux mots

« chaque chemin de fer est tenu après encaissement » les mots « soit au départ, soit à l'arrivée ».

A la votation, cet amendement est adopté en principe par 8 voix contre 2 et renvoyé à la Commission de rédaction.

A la demande de M. le vice-président George, les alinéas 4 et 5 sont renvoyés, pour le texte français, à la même Commission.

Art. 25. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer, tendant à la suppression des deux dernières lignes du troisième alinéa, à partir des mots « ... en présence de témoins ».

La Commission estime qu'il y a lieu d'admettre cette proposition. Du moment où l'on dit que la vérification doit être faite conformément aux lois du pays où elle a lieu, cela suffit. Il serait inutile et dangereux d'avoir l'air de contredire l'application de ce principe, en faisant mention dans la loi internationale de la présence de témoins, du concours d'experts, et de la présence, si possible, de l'ayant-droit.

M. Gerstner demande à la Conférence de rétablir le texte voté en 1881.

M. le vice-président George fait observer que la Commission a discuté le texte et jugé que la présence de témoins n'assurait aucune garantie à l'expéditeur.

A la votation, la proposition de la Commission est adoptée par 9 voix contre 1.

Art. 26. — M. de Seigneux, rapporteur :

L'Allemagne propose de rédiger la dernière partie de l'alinéa 3 en ces termes : « celui-ci ne pourra intenter l'action que muni du consentement du destinataire »

L'idée qui a guidé l'Allemagne dans sa proposition est juste. Il ne suffit pas que l'expéditeur et le destinataire soient d'accord sur l'action à intenter, il faut que cet accord soit constaté par une pièce justificative produite par l'expéditeur.

La Commission vous propose la déclaration suivante :

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Cet article est renvoyé, sur la demande de la Délégation russe, à la Commission de rédaction. Le texte n'est pas le même dans les deux langues.

Art. 28. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France fait part que les Compagnies françaises de chemins de fer ont trouvé cet article très obscur et qu'elles n'ont pu se rendre compte de son sens précis.

Bien que la Commission estime que la rédaction de l'article soit correcte, elle reconnaît toutefois que l'idée serait exprimée d'une manière plus claire sous une forme positive, au lieu d'employer la forme négative. Elle vous propose la rédaction suivante :

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, et qu'il s'agit d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale.

M. le Vice-Président Meyer propose de remplacer le mot « réclamation »

par le mot « demande », et de supprimer les mots « que la demande principale. »

Renvoyé à la Commission de rédaction.

Art. 31. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France a fait part du désir des C^{tes} françaises de chemins de fer de rédiger le dernier alinéa comme suit : Dans les différents cas énumérés plus haut, il y aura présomption que l'avarie résulte des causes indiquées, à moins que l'ayant droit ne prouve le contraire.

La rédaction de cet article a déjà été le sujet d'une longue discussion en 1881. La Commission préfère conserver le texte primitif plutôt que de le changer, d'autant plus que la proposition des Compagnies françaises n'aurait pas pour effet de modifier sensiblement les principes adoptés. — Adopté sans discussion.

M. Baum rapporte ensuite en ces termes, au nom de la Commission II, sur le même article :

A la suite des modifications introduites par la Commission II au texte de l'alinéa 4 de l'art. 8, il convenait de mettre l'alinéa 3 de l'art. 31 en harmonie avec la nouvelle rédaction de l'alinéa 4 de l'art. 8.

La Commission II propose, en conséquence, de rédiger comme suit le texte de l'alinéa 3 de l'art. 31 :

3^e De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire. — Adopté.

Art. 32. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de chemins de fer de remplacer au 3^e alinéa les mots « lorsqu'il aura été prouvé » par « lorsque l'ayant-droit aura prouvé. »

La Commission vous propose de laisser subsister tel quel le texte de 1881, qui lui paraît répondre à l'intention des rédacteurs. — Adopté sans discussion.

Art. 33. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France a communiqué la demande des Compagnies françaises de chemins de fer, de supprimer cet article.

La Commission vous propose de maintenir l'art. 33. Le principe admis dans cet article lui paraît juste et utile. Il existe dans la législation récente de la plupart des Etats et doit trouver sa place dans la législation internationale. — Adopté sans discussion.

Art. 34. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France a fait part de la demande des Compagnies françaises de chemins de fer, de supprimer, à la fin de cet article, les mots « par l'expéditeur. »

L'observation faite par les Compagnies françaises de chemins de fer est juste. Il est, en effet, possible que les frais alloués ne soient pas tous déboursés par l'expéditeur. La Commission vous propose donc de biffer les mots « par l'expéditeur. » — Adopté sans discussions.

Art. 35. — M. de Seigneux, rapporteur :

L'Allemagne propose de constater, par une déclaration au Protocole final, que les hautes parties contractantes sont d'accord sur ce point :

Que les dispositions prévues par l'art. 35 ne porteront aucune atteinte

aux prescriptions en vigueur dans les Etats isolés, d'après lesquelles les conditions pour le transport à établir par les Administrations de chemins de fer sont soumises à l'homologation préalable de la part de l'Etat.

Ladite interprétation est absolument conforme à l'intention qui, d'après la déclaration du Délégué néerlandais au procès-verbal de la séance du 8 octobre 1881, pages 119 et 120, a présidé à la rédaction de l'article 35, acceptée par la 2^e Conférence sur la proposition de ce Délégué.

La Commission est d'avis que le principe dont l'Allemagne demande la reconnaissance va de soi. Elle vous propose de faire droit à la demande. — Adopté.

Art. 36. — M. de Seigneux, rapporteur :

La Russie propose d'insérer dans le premier alinéa, après « l'ayant-droit, » les mots suivants : « s'il l'a demandé. » Par là on éviterait l'envoi de l'avis, on abrègerait, dans le cas où il serait superflu, le délai de la garde des marchandises en dépôt, ainsi que le temps nécessaire pour conclure les comptes entre les chemins de fer.

La Commission est d'avis que les motifs invoqués par la Russie à l'appui de sa demande sont fondés et elle propose de modifier le premier alinéa de l'art. 36 dans ce sens que l'ayant-droit à l'indemnité peut faire dans la quittance la réserve que, si la marchandise est retrouvée, il en soit immédiatement avisé, mais que, à défaut de cette réserve, le chemin de fer n'est pas tenu de faire cet avis.

La France a fait part de la demande des Compagnies françaises de supprimer cet article.

La Commission est d'avis que cette demande n'est pas fondée.

En leur nom personnel MM. les Rapporteurs demandent à la Commission II de rédiger un formulaire destiné à libeller la demande de l'ayant-droit pour obtenir la délivrance de la marchandise retrouvée.

La Délégation russe et M. Baum ne croient pas ce formulaire nécessaire, l'ayant droit pouvant mentionner ses réserves à cet égard sur la quittance qu'il donne au chemin de fer en recevant l'indemnité. Il faut éviter de multiplier le nombre des formulaires à annexer à la Convention.

M. Lejeune estime que cette formalité est superflue. Le chemin de fer doit pouvoir exiger de l'expéditeur qu'il se prononce au moment du paiement de l'indemnité. S'il a un motif pour réclamer sa marchandise, il s'en réservera le droit.

M. le Vice-Président George demande le renvoi de cet article à la Commission I. — Adopté.

Art. 38. — M. de Seigneux, rapporteur :

La Russie insiste sur la modification de cet article dans le sens que l'ayant-droit ne soit pas tenu de prouver le montant du dommage, ce qui serait contraire au principe de l'assurance. De plus, la Russie propose, afin de sauvegarder les chemins de fer contre les fraudes des expéditeurs, de restreindre le montant de l'intérêt à la livraison par un maximum (en pour cent du prix réel de la marchandise en question).

La Commission propose le rejet de cette proposition.

Adopté.

La prochaine séance aura lieu demain, 14 courant, à 3 heures après-midi.

La séance est levée à cinq heures trois quarts.

Le Président,
WELTI.

Les Secrétaires,
VOGT et MURSET.

7^e Séance — Mercredi 14 juillet 1886, à 3 heures de l'après-midi.

PRÉSIDENTE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI.

Absents : MM. Gelmi et Peters.

Le procès-verbal de la 4^e séance est approuvé.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I sur les articles suivants :

Art. 36. — M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

Pour faire droit aux observations qui ont été faites, la Commission propose la nouvelle rédaction suivante de l'art. 36 :

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de trente jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de trente jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays.

Cette rédaction est adoptée sans discussion.

Art. 40. — M. de Seigneux, rapporteur :

La Russie demande que l'on biffe de l'alinéa 1 et de l'alinéa 2 ce qui concerne l'obligation de prouver le dommage.

La Commission, s'en référant aux motifs qu'elle a donnés à l'occasion de l'article 38, propose de ne pas adopter cette proposition de la Russie. — Adopté.

M. Baum, rapporteur de la Commission II, déclare qu'en présence des conclusions formulées par la Commission I sur l'amendement russe, il n'y a pas lieu de modifier les propositions présentées au nom de la Commission II sur les deux amendements à l'art. 40 qui avaient été renvoyés à cette dernière Commission. Le texte de l'art. 40 arrêté par la Commission II et adopté dans la 3^e séance de la Conférence, n'a par suite aucun changement à subir.

Art. 41. — M. de Seigneux, rapporteur :

Les Compagnies de chemins de fer français désirent que les mots « ou faute grave » soient supprimés.

La Commission ne partage pas cette manière de voir. En revanche, elle propose de biffer l'énumération des articles telle qu'elle est faite dans le projet de 1881. — Adopté.

Art. 42. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France a fait part de la demande des Compagnies françaises de supprimer cet article.

La Russie propose de modifier cet article « en ce sens que les intérêts « de la somme fixée comme indemnité commencent à courir à partir du « jour où la demande en indemnité aura été faite, et que le chemin de fer « soit exempt desdits intérêts s'il indemnise l'ayant-droit avant qu'un mois « ne se soit écoulé depuis le jour de la réclamation ».

La Commission propose en première ligne de maintenir le principe posé dans l'article 42 en modifiant toutefois la rédaction de cet article dans le sens de la première partie de la proposition russe. Il est juste, et c'est un principe de droit généralement adopté, que les intérêts ne courent que du jour de la demande. Par l'expression « demande », la Commission n'entend pas qu'il soit nécessaire d'introduire une action en justice, mais qu'il suffira de formuler une demande écrite au chemin de fer. — Quant à la seconde partie de la proposition russe, la Commission ne peut l'adopter, car elle donnerait au chemin de fer une faculté qui serait contraire au principe général que les intérêts courent à partir de la demande. Il appartient au chemin de fer d'arrêter le cours des intérêts en réglant l'indemnité le plus promptement possible, et il doit ces intérêts parce qu'il a été fautif.

M. Gerstner demande l'ajournement de la discussion de cet article, la Délégation allemande n'ayant pas encore reçu de son Gouvernement des instructions au sujet des propositions de la Russie.

A la votation, toutes les Délégations, sauf celle de l'Allemagne, votent la proposition de la Commission.

Art. 44. — M. de Seigneux, rapporteur :

La France fait part des propositions suivantes des Compagnies françaises de chemins de fer :

a. Au chiffre 1, biffer les mots : « ou fautes graves. »

b. Au chiffre 4, lettre a : Réduire à 2 jours le délai de réclamation pour dommages non apparents extérieurement.

La Russie propose de rayer le n° 2 et d'ajouter à l'alinéa 8 la phrase « Les dispositions du 4° ne sont pas applicables, si le destinataire a, suivant les lois du pays, le droit de vérifier la marchandise à la gare de « destination, »

La Commission propose de repousser les demandes des Compagnies françaises. Elle estime qu'il est nécessaire de prévoir le cas de faute grave, le juge ayant le droit dans chaque cas d'apprécier la portée de la faute. Quant au délai accordé pour reconnaître les avaries non apparentes extérieurement, le projet de 1878 l'avait fixé à 15 jours, celui de 1881 l'a déjà réduit à 7 ; la Commission ne voit pas la nécessité de le réduire encore à 2 jours, d'autant plus que, pour certaines expéditions, ce délai serait insuffisant.

Quant aux propositions de la Russie, elles sont retirées, vu les décisions prises au sujet de l'article 38 et à la suite des explications qui ont été données dans la Commission à l'occasion de l'article 44. — Adopté.

Art. 46. — M. de Seigneux, rapporteur :

L'Allemagne propose de substituer, dans la dernière partie du texte allemand, au mot « anzustellen » le mot « angestellt ».

La France a communiqué la demande des Compagnies françaises de chemins de fer que le délai pour la prescription des actions en indemnité

soit fixé conformément aux dispositions du nouveau projet concernant les articles 103 et 108 du Code de commerce français.

Il y a lieu d'adopter la proposition allemande. Celle des Compagnies françaises doit être rejetée, la législation dont il est question n'étant encore qu'à l'état de projet. — Adopté.

Art. 50. — M. de Seigneux rapporteur :

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de chemins de fer de supprimer dans le premier membre de phrase les mots : « des administrations entre elles » et de rédiger la fin de la première phrase comme suit ; « pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée, soit aux administrations, soit aux parties qui ont pris part au contrat de transport, à actionner par voie de recours et que les unes et les autres aient été à même d'intervenir dans le procès. »

La proposition des Compagnies françaises pourrait laisser supposer que les ayants-droit, autres que les administrations de chemins de fer, doivent être parties en cause dans l'action en recours des chemins de fer entre eux. Or, c'est justement ce que la Convention n'a pas voulu. Le procès en recours ne doit avoir lieu qu'entre les chemins de fer ayant pris part au transport, après que la question de fond aura été jugée par le juge compétent entre l'ayant-droit et le chemin de fer actionné conformément à l'article 27. Quant à l'action que le chemin de fer voudrait exercer contre l'expéditeur qu'il estime responsable de la faute, elle pourrait donner lieu à une demande spéciale qui serait introduite devant le tribunal compétent suivant les lois et dispositions en vigueur dans chaque Etat. La Commission propose le rejet.

M. le vice-président George. — La Délégation française a déclaré et expliqué à la Commission que l'application de cet article pouvait donner lieu à de sérieuses difficultés ; mais comme la Convention pourra être modifiée dans trois ans, la France n'insiste pas, pour le moment, pour qu'il soit fait droit au désir des grandes Compagnies.

La proposition de la Commission est adoptée.

M. Gerstner demande ensuite le renvoi de cet article à la Commission de rédaction. — Adopté.

Art. 54. — M. de Seigneux, rapporteur :

La Russie propose d'ajouter à cet article la phrase suivante : « Le droit d'établir les bases de ces conventions particulières est réglé selon les lois du pays. »

Considérant qu'il sera tenu compte de la proposition russe dans une déclaration à insérer au Protocole final, la Commission propose d'écarter, pour le moment, cet amendement. — Adopté.

Art. 56. — M. de Seigneux, rapporteur :

Les Pays-Bas proposent la suppression de la seconde partie du premier alinéa, du moins en ce qui concerne les condamnations en dommages-intérêts.

Dans quelques Etats, le demandeur qui succombe peut être condamné, soit à des dommages-intérêts, soit à une amende comme plaideur téméraire. La Commission estime que le projet, en admettant le principe que les jugements rendus en vertu des dispositions de la Convention seront exécutoires dans tous les Etats contractants, est allé aussi loin qu'il pouvait aller, et qu'il y aurait du danger à étendre les effets de ces

jugements rendus par un tribunal étranger à des condamnations autres que celles prévues dans l'article 56.

En conséquence, la Commission propose le rejet de la proposition des Pays-Bas.

Cependant, pour mettre hors de doute que l'exception concernant les dommages-intérêts ne comprend pas la condamnation aux dépens, la Commission propose de rédiger comme suit la seconde partie de l'alinéa 1 :

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

M. le vice-président Meyer fait observer que les deux textes français et allemand ne concordent pas entre eux. « Sicherstellung für Prozesskosten. » n'est pas la « cautio judicatum solvi ».

Renvoyé à la Commission de rédaction, afin de mettre le texte français en harmonie avec le texte allemand en ce qui concerne ce dernier point.

Pour le reste, la proposition de la Commission I est adoptée.

Art. 57. — M. de Seigneux, rapporteur :

L'Autriche a déclaré retirer sa proposition.

M. Steinbach déclare qu'elle était technique de sa nature et que d'ailleurs elle n'avait pas été appuyée dans le sein de la Commission I.

Art. 58. — M. de Seigneux, rapporteur :

La Commission propose de rejeter les propositions de l'Allemagne et des Compagnies françaises et de rédiger l'article 58 comme suit :

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'introduction ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article premier. — L'office devra aviser immédiatement les autres Etats, de même que les Administrations intéressées, des notifications qu'il aura ainsi reçues.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours qui devront être continués jusqu'à destination.

L'Allemagne proposait de rédiger l'article 58 comme suit :

« L'admission d'une ligne nouvelle dans la liste des chemins de fer soumis à la Convention a lieu par la décision de l'Etat auquel appartient cette ligne. Cette décision sera communiquée à l'Office central mentionné dans l'article 57, lequel Office devra faire part de ladite communication aux autres Etats contractants, ainsi qu'aux administrations intéressées des chemins de fer et procéder à la publication.

« En ce qui concerne, etc. (comme alinéa 2 sans changement).

« S'il s'agit de rayer ultérieurement une ligne de la liste des chemins

de fer soumis à la Convention, une telle radiation n'est admissible, à défaut d'un commun accord entre les Etats contractants, que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article III du règlement relatif à l'institution d'un Office central.

A partir du jour où l'exclusion d'une ligne de chemin de fer devient valable, il n'est plus permis d'accepter, conformément aux clauses et conditions de la présente convention, des transports auxquels la ligne exclue viendrait participer. Les transports acceptés avant ledit jour devront être continués jusqu'à destination. »

La France a fait part de la proposition des compagnies françaises de chemins de fer, en admettant que le texte actuel soit maintenu, de rédiger le commencement de l'article 58 comme suit :

« Les décisions de chaque gouvernement relatives à la liste des lignes de chemins de fer qui seront désignées comme remplissant les conditions nécessaires pour le service des transports internationaux, etc. »

Les motifs de la Commission sont les suivants :

La Commission n'estime pas que l'on puisse contraindre un Etat à maintenir sur la liste des chemins de fer qu'il a désignés, un chemin de fer que cet Etat a constaté ne plus être capable de remplir les obligations résultant du transport international, pour une raison financière ou un empêchement matériel.

En introduisant dans l'article la phrase « pour une raison financière ou un empêchement matériel », la Commission a voulu dire que le bon plaisir d'un Etat ne suffirait pas pour l'autoriser à rayer de sa liste tel on tel chemin de fer, mais que cette décision devait être prise pour des raisons financières ou ensuite des faits matériels, dont le gouvernement aurait constaté l'existence, mais dont il doit être le seul juge. Donner aux autres Etats le droit d'exiger des motifs, et par conséquent celui d'en contester la valeur, serait introduire dans la Convention une idée qui pourrait donner lieu à de sérieuses difficultés et qui, d'autre part, n'aurait pas de sanction.

La Commission a indiqué dans sa rédaction la procédure à suivre pour le cas où l'un des Etats voudrait présenter un chemin de fer nouveau, ou faire rayer de la liste un chemin de fer déjà inscrit. Toutes les communications des Etats devront être faites à l'Office central, et celui-ci en avisera les Etats.

M. le vice-président Meyer fait observer que cet article statue au sujet de l'inscription et de la radiation d'un chemin de fer sur la liste présentée par chacun des Etats. Quant à l'inscription, la proposition allemande a sur celle de la Commission l'avantage d'exprimer mieux l'idée que c'est l'Etat qui, par l'inscription d'un chemin de fer sur la liste qu'il présente, le fait admettre au transport international.

En ce qui concerne la radiation d'un chemin de fer, il y a une différence de fond entre la proposition de la Commission et celle de l'Allemagne, que la Délégation allemande maintient. Eventuellement, si la proposition de la Commission venait à être adoptée, M. Meyer propose de rédiger l'article 58 comme suit :

Alinéa 1, comme le propose l'Allemagne.

Alinéa 2, comme le projet de 1881.

Alinéa 3, comme suit :

« La radiation d'un chemin de fer a lieu par l'Office central en vertu d'une déclaration de l'Etat auquel le chemin de fer appartient, portant que

cet Etat a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, le chemin de fer en question ne se trouve plus dans la condition, etc. »

Alinéa 4, comme dans la proposition de la Commission I.

Ce texte est plus clair et plus précis. Il exprime mieux l'idée que c'est aussi par une décision de l'Etat auquel un chemin de fer appartient, qu'à lieu la radiation de ce chemin de fer de la liste en question.

M. le vice-président George rappelle que la Commission s'est prononcée en majorité pour la rédaction qu'elle propose, à la suite d'une longue discussion sur laquelle il serait inutile de revenir, d'autant plus que la proposition de M. Meyer paraît être de pure forme.

M. le président fait observer que M. Meyer a fait trois propositions ; deux, de nature rédactionnelle, qui doivent être renvoyées à la Commission de rédaction, et la troisième, touchant au fond, qui est mise en discussion.

M. Gerstner. — L'article premier ne concorde pas avec l'article 58, et il y aurait lieu, éventuellement, de les renvoyer à la Commission de rédaction.

M. le vice-président Meyer attire l'attention de la Commission de rédaction sur les mots « empêchement matériel » (troisième alinéa), dont le sens est plus étroit que celui des mots « thatsächliche Behinderung ».

M. Kilényi combat les propositions de M. Meyer : l'Etat doit être seul juge de la nécessité de l'admission ou de la radiation d'un chemin de fer. C'est à ce principe que les propositions de M. Meyer semblent porter atteinte. Pour bien exprimer le droit souverain de chaque Etat en cette matière, il propose de supprimer, dans l'alinéa 3 (Commission), les mots « que celui-ci a constaté ».

M. Gerstner. — La Commission n'a pas entendu donner aux Etats un droit absolu : elle propose un moyen terme.

L'Etat ne peut exclure un chemin de fer que pour des motifs déterminés, des empêchements qui soient de nature matérielle ou financière, mais il est seul juge des motifs qui l'ont décidé à prononcer la radiation. La Commission a voulu, en principe, exclure l'arbitraire des Etats. Eventuellement, M. Gerstner demandera à la Commission de rédaction de préciser cette idée.

M. le président constate que la Commission fait une proposition transactionnelle.

M. le vice-président George croit que la suppression, demandée par M. Kilényi, des mots : « que celui-ci a constaté », irait à l'encontre de ce qu'il s'est proposé. Le droit donné à chaque Etat de constater qu'un chemin de fer n'est plus à même de satisfaire aux obligations que lui impose la Convention, établit sa souveraineté à cet égard ; il n'entend pas être contrôlé par les autres. Seulement, chaque Etat prend l'engagement moral de n'exclure un chemin de fer que pour des raisons matérielles ou financières. C'est là ce qu'exprime suffisamment le texte proposé par la Commission.

M. Kilényi a voulu faire bien établir que l'Office central, pas plus que les Etats contractants n'auront le droit de contester la décision prise par un gouvernement pour exclure un chemin de fer du transport international ou de lui demander des preuves à l'appui de cette décision. Il se déclare satisfait de l'insertion de cette discussion au procès-verbal.

M. le président fait observer que cette idée est très clairement exprimée dans les rapports de MM. de Seigneux et Asser.

A la votation, la proposition de la Commission est adoptée par 9 voix contre 1.

Art. 60. — M. de Seigneux rapporte en ces termes au nom de la Commission I :

La Commission estime qu'il y a contradiction entre la première phrase du premier alinéa et le deuxième alinéa de cet article, et, pour la supprimer, elle propose de rédiger ainsi le premier alinéa :

« La présente Convention engagera chaque Etat pour la durée de trois années à partir de l'époque de son entrée en vigueur. »

Ensuite de la décision prise à l'occasion de l'article premier, la Commission propose de biffer le troisième alinéa de l'article 60. — Adopté.

Art. 11. — M. de Seigneux rapporte en ces termes au nom de la Commission I :

L'Allemagne propose, pour l'alinéa 2 *in fine*, de substituer aux mots « ces derniers frais dûment constatés, etc. . . . pièces justificatives », la phrase suivante :

« Ces dépenses devront être constatées et mentionnées dans la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives. »

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer qui voudraient qu'au deuxième alinéa les mots « par un procès-verbal » fussent biffés, la mention « dûment constatée » précisant suffisamment la disposition dont il s'agit.

La Commission est d'avis d'adopter la proposition de l'Allemagne qui concorde, au fond, avec le désir des Compagnies françaises ; elle a voté la rédaction suivante du second alinéa.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation.

Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Le rapport relatif à l'alinéa premier de l'article 11 sera présenté dans la séance du 16 courant.

La proposition de la Commission est adoptée.

M. le président annonce que la Commission I rapportera le 16 courant, en séance plénière, sur la forme à adopter pour le procès-verbal de clôture.

Article 6 de la Convention et formulaire de la lettre de voiture.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II :

M. Baum, rapporteur :

Le formulaire de la lettre de voiture a été discuté au sein de la Commission II.

Un amendement présenté par la Délégation allemande au § 2 des dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention a pour but de remplacer le formulaire de la lettre de voiture, arrêté en 1881 par la Commission II, par un nouveau formulaire.

En 1881, la Délégation française avait demandé que l'on intitulât « Récépissé à remettre au destinataire » ce qu'en Allemagne on appelle « Frachtbrief » et qui devrait être traduit par « lettre de voiture » ; de « même Frachtbriefduplikat » était traduit en français par « Récépissé à remettre à l'expéditeur ».

Quoique le projet de Convention élaboré en 1881 ne contient que les mots « lettre de voiture », la Commission II de 1881 n'avait pas vu d'inconvénient à ce que les administrations françaises, en vue d'éviter à l'expéditeur le paiement du double timbre, continuassent à se servir, dans le trafic international, de la dénomination de « récépissé » usitée en France pour désigner la lettre de voiture et son duplicata. On devait indiquer entre parenthèses, au-dessous des mots « Récépissé à remettre au destinataire » le mot allemand « Frachtbrief », et au-dessous des mots « Récépissé à remettre à l'expéditeur » le mot allemand « Frachtbriefduplikat ». Un système analogue est employé dans le trafic international franco-russe-allemand et franco-austro-hongrois ; dans ces trafics, la lettre de voiture porte en français le mot de « récépissé ».

La Conférence de 1881 a adopté le formulaire que lui avait soumis sa Commission II, sous la réserve que ce formulaire serait encore examiné et qu'on y apporterait les quelques modifications qui seraient encore reconnues nécessaires.

Se basant sur les réserves acceptées par la Conférence de 1881, en ce qui concerne le formulaire de la lettre de voiture, la Délégation allemande demande que l'on restitue à la lettre de voiture le véritable caractère que lui donne la Convention, et que, pour garder à ce document la nature juridique qu'il doit avoir, on modifie sa forme de façon à ne maintenir que les mots « Lettre de voiture » et « Duplicata de la lettre de voiture » et que l'on supprime dans le formulaire les mots « Récépissé à remettre au destinataire » et « Récépissé à remettre à l'expéditeur ».

La Commission II a donné mandat à M. le Directeur Dürbach et à M. Rutz de s'entendre sur la question du formulaire et de présenter leurs conclusions à la Commission.

Une transaction entre les Délégués a été trouvée, consistant à adopter le texte de la lettre de voiture et de son duplicata proposé par l'Allemagne, et à rendre facultatif l'emploi de la souche, ainsi que le numérotage de cette souche et de la lettre de voiture avec son duplicata.

La Commission II propose, en conséquence, d'ajouter à l'article 6 de la Convention un dernier alinéa ainsi conçu :

« L'Administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata. »

Par suite de la suppression de la fin de l'alinéa *c* de l'article 6 de la Convention, il a fallu ajouter une indication complémentaire au formulaire de la lettre de voiture, de façon qu'il soit indiqué, sur la lettre de voiture internationale, que les expéditions en destination de la France et de l'Italie sont livrables en gare ou à domicile du destinataire.

La Commission a été également d'avis qu'il y avait lieu, dans le libellé de la lettre de voiture ainsi conçu :

« Vous recevez les marchandises ci-après désignées aux conditions de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins

de fer et des Dispositions émises pour son exécution, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer, etc. »

De supprimer les mots « et des Dispositions émises pour son exécution. » Ces mots sont, en effet, inutiles, puisque les Dispositions en question font partie intégrante de la Convention.

Diverses questions ont été discutées par la Commission II et que nous ne ferons qu'indiquer :

1° La signature de la lettre de voiture par l'expéditeur ;

2° L'unité de la taxe que le formulaire indique par 100 kilogrammes, alors que, dans quelques-uns des pays contractants, la taxe est fixée par tonne de 1000 kilogrammes ;

3° L'utilité d'encadrer, sur la lettre de voiture et son duplicata, par un gros trait noir, les chiffres ou indications à inscrire par l'administration du chemin de fer ;

4° L'utilité qu'il y aurait à adopter un formulaire de lettre de voiture portant sur le recto la note des frais auxquels le transport a donné lieu.

La Délégation française a déclaré que, si elle accepte le texte et la disposition de ce texte, tels qu'ils résultent du formulaire adopté par la Commission II, elle demande, en ce qui concerne les expéditions de ou pour la France, que, tant que la loi française sur le timbre ne sera pas modifiée sur ce point, on adopte, pour ce formulaire, des dimensions assez restreintes pour ne pas être dans l'obligation de faire payer à l'expéditeur un droit de timbre supérieur à 0-70. Par suite de la modification apportée au texte du formulaire adopté en 1881, non-seulement la lettre de voiture, mais également son duplicata seront soumis, en France, au droit de timbre. De plus, ce droit de timbre est calculé d'après les dimensions de la feuille de papier employée ; il est donc nécessaire que les dimensions à adopter pour le trafic international de ou pour la France, pour la lettre de voiture internationale et son duplicata, soient restreintes à celles du papier timbré à 0-70, et même dans cette hypothèse le timbre à payer pour la lettre de voiture et son duplicata sera, en France, double du timbre payé actuellement pour le récépissé à remettre au destinataire.

La Commission II, après discussion, a arrêté le texte et la disposition de ce texte de la lettre de voiture indiqués sur le formulaire ci-joint.

M. Kilényi estime que la réserve exprimée par la Délégation française au sujet des dimensions de la lettre de voiture devrait être insérée, par les soins de la Commission II, dans la Convention ou ses Annexes.

M. Gerstner répond que l'emploi de plusieurs formats différents serait regrettable.

M. le Vice-Président George exprimera à son Gouvernement le vœu que les lettres de voiture internationales ne soient soumises à aucun droit de timbre.

M. Perl, Président de la Commission II, fait observer que la teneur du § 2 des Dispositions réglementaires n'est pas opposée à la demande formulée par la Délégation française.

En outre, M. Perl constate qu'en substituant, à l'alinéa 2 du § 2 du Projet de Dispositions pour l'exécution de la Convention, le mot « pourra » au mot « devra », on a entendu réserver aux Etats et aux Administrations de chemins de fer, à l'exclusion des expéditeurs, la faculté de rédiger la lettre de voiture dans la langue du pays.

M. le Vice-Président Villa demande acte de cette déclaration et ajoute

qu'il est convenu également que les expéditeurs devront présenter à l'Etat et aux Administrations la lettre de voiture rédigée dans la langue du pays de la station expéditrice.

Dont acte.

Les conclusions de la Commission II sont adoptées.

MM. Vischer et Baum rapportent encore, au nom de la Commission II, sur les

Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention.

§ 9. — M. Baum, rapporteur :

La Délégation Russe propose à ce paragraphe un amendement tendant à diminuer la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Le texte de l'alinéa 2 du § 9 des dispositions réglementaires dit qu'il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée. Ce texte donne, par suite, complète satisfaction à la demande russe, puisqu'il ne fixe qu'un maximum de 5 p. 100 par 200 kilomètres et qu'il est loisible de prendre une taxe inférieure à ce maximum.

La Commission II est d'avis d'écarter l'amendement. — Adopté.

Article III du Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

M. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente le rapport suivant :

L'Allemagne propose de substituer dans l'alinéa 6, à l'expression « dans le territoire duquel se trouve » les mots : « auquel appartient. »

Adopter comme nouvel alinéa 8 la disposition suivante :

« Si, au contraire, l'Etat auquel appartient la ligne respective veut la rayer de ladite liste, il fera part de cette décision à l'Office central, en désignant le délai de 15 jours au moins, à l'expiration duquel l'exclusion doit entrer en vigueur. L'Office central fera part immédiatement de cette communication aux autres Etats, ainsi qu'aux administrations intéressées, et procédera en même temps à la publication. »

Ensuite de la nouvelle rédaction proposée pour l'article 58, la Commission croit que la proposition de l'Allemagne doit être écartée. — Adopté.

La séance est levée à 6 heures.

La prochaine séance aura lieu après-demain.

Le Président,
WELTI.

Les Secrétaires,
VOGT et MURSET.

8^e Séance. — Vendredi 16 juillet 1886, à six heures du soir.

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI

Sont absents : MM. Fick, Gelmi, Peters et Pollini.

Les procès-verbaux de la 5^e et de la 6^e séance sont adoptés, sous réserve de tenir compte de quelques rectifications demandées par MM. les Délégués.

MM. de Seigneux et Asser rapportent, au nom de la Commission I, sur le Procès-verbal final et le Protocole de clôture à arrêter par la Conférence.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant :

Rapport de la Commission I sur le Procès-verbal final.

Messieurs,

Notre tâche est presque terminée, il ne nous reste plus qu'à vous présenter un rapport spécial sur la manière dont nous vous proposons de rédiger le Procès-verbal final de la Conférence, et sur les motifs qui nous ont engagés à insérer dans le Protocole de clôture, à signer ultérieurement par les Plénipotentiaires de chaque Etat, quatre déclarations qui feront partie intégrante de la Convention.

Le Procès-verbal final constate en premier lieu que la Conférence a accompli la mission qui lui avait été donnée, et qu'il présente aux Gouvernements des Etats représentés à la Conférence, pour être approuvés par eux en bloc, et sans modification :

1^o La Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.

2^o Le Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

3^o Les Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention.

4^o Les annexes 1, 2, 3 et 4.

Le Procès-verbal final contient en outre le texte du Protocole de clôture, qui devra être signé tel quel par les Plénipotentiaires de chaque Etat, et qui fera partie intégrante de la Convention et de ses annexes.

Ce Protocole de clôture contient quatre déclarations spéciales dont la teneur est motivée par les considérations suivantes :

En ce qui concerne la première déclaration, elle a déjà été adoptée par la Conférence, sous réserve de rédaction, et nous n'avons pas à revenir sur les raisons qui en ont justifié l'introduction dans le Protocole de clôture.

Quant à la déclaration concernant l'art. 11, elle y a été insérée pour les motifs suivants :

A l'occasion de cet article, l'Allemagne avait déclaré « accepter l'alinéa « 1^{er} sous la condition que la défense d'une réduction de prix sur les tarifs « publiés fût étendue au trafic intérieur des Etats contractants, en joignant « à cette défense des dispositions pénales, et qu'une obligation respective « fût insérée dans le Protocole final. »

A l'appui de cette proposition, les Délégués de l'Allemagne ont reproduit, dans la Commission, les arguments que l'Allemagne avait présentés dans son mémoire.

En réponse à cette proposition, les Délégués des autres Etats ont fait successivement des observations basées sur des considérations identiques, puis, dans le but d'arriver à une entente, ils se sont mis d'accord sur la rédaction d'une déclaration approuvée par chacun d'eux, dont ils proposent l'insertion dans le Protocole de clôture, déclaration qui sera signée avec les autres par les Plénipotentiaires de chaque Etat.

Comme conséquence de cette entente, la proposition de l'Allemagne a été considérée comme rejetée par la majorité de la Commission. La Commission vous propose donc de rédiger ladite déclaration à insérer dans le Protocole de clôture comme suit :

Au sujet de l'art. 11, il est déclaré par les soussignés, qu'ils ne peuvent

prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'art. 11 de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

La troisième déclaration a pour but de répondre aux désirs manifestés par l'Allemagne et la Russie dans leurs propositions concernant les art. 35 et 54 de la Convention. La lecture du texte de cette déclaration suffira pour vous rendre compte de sa portée et vous en avez déjà admis le principe dans l'art. 35.

La rédaction que nous vous proposons ne fait que développer et généraliser ce principe.

Quant à la quatrième déclaration à insérer dans le Protocole de clôture, elle ne fait que compléter l'alinéa 2 de l'art. 1^{er} de la Convention en assimilant le Règlement relatif à l'institution de l'Office central, les Dispositions réglementaires et les Annexes 1, 2, 3 et 4 à la Convention elle-même en ce qui concerne leur valeur et durée.

Enfin, la Commission a cru devoir insérer dans le Procès-verbal final certaines prescriptions que la Conférence voudrait voir suivies pour l'établissement des listes prévues à l'art. 1^{er}. Ces recommandations serviront de direction au Conseil fédéral suisse dans la manière à employer pour recevoir et donner communication des listes aux Etats contractants.

Article 5 de la Convention.

La Commission estime que l'article 5 doit être maintenu, attendu qu'il est en harmonie avec l'article premier.

Article 2 de la Convention (Art. II du Règlement).

Quant à la proposition russe relative à l'article 2, la Commission fait observer que le procès-verbal de la 3^e séance fait mention d'une décision prise par la Conférence sur la proposition de la Commission II, aux termes de laquelle on devait insérer dans le Protocole final une disposition ainsi conçue :

« La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires. »

La Commission vous propose de revenir sur cette décision et de décider que cette disposition sera insérée dans le Règlement sur l'office central, à la suite de l'article II.

A propos de la déclaration insérée sous le n^o 2 du Protocole de clôture et relative à l'article 11 de la Convention, M. Gerstner fait, au nom de la Délégation allemande, la déclaration suivante :

« J'ai déjà déclaré au sein de la Commission I que, conformément à ses

« instructions, la Délégation allemande doit maintenir sa proposition concernant l'engagement à prendre de garantir la publicité des tarifs aussi dans le service intérieur, dans la forme qui résulte de la proposition imprimée de l'Allemagne. Cette proposition est une conséquence nécessaire des dispositions de l'article premier. Une défense d'accorder des réductions de prix, restreinte au service international, n'atteindrait pas assez sûrement son but ; elle pourrait, au contraire, être facilement éludée et rendue illusoire, et on pourrait, dans certains cas, nuire à la faculté des transports internationaux de faire concurrence à ceux qui doivent s'opérer de frontière à frontière dans le service interne. La proposition n'est pas non plus en contradiction avec le principe que la Convention ne doit régler que le droit international. Elle n'a pour but que d'obtenir l'accord complet entre les deux droits sur un point où ils sont, en fait, inséparables, sans étendre la Convention au-delà des limites tracées par l'article premier.

« L'opposition qu'a rencontrée la proposition allemande, de la part des autres Etats, au sein de la Commission I, est d'une nature essentiellement formelle. Matériellement parlant, tous les Etats contractants sont d'accord à reconnaître que, sur ce point, les deux droits doivent être identiques. Mais les déclarations faites au sujet de la concordance qui existe en réalité entre les législations particulières et le principe exprimé à l'article 11, ne peuvent nullement remplacer la forme proposée par l'Allemagne pour réaliser cette concordance, d'autant plus que, tant dans les législations elles-mêmes des différents Etats que dans l'application pratique de leurs dispositions, on admet des exceptions importantes à cette concordance.

« Les Délégués allemands ne sont pas autorisés de se départir de cette proposition, dont l'acceptation est une condition de l'adoption de la disposition importante en question. Toutefois, ils ont demandé des instructions complémentaires et ils se réservent de faire éventuellement des déclarations ultérieures. »

Après un échange d'observations sur quelques modifications de rédaction à apporter et quelques fautes d'impression à rectifier aux actes, qui seront signés par MM. les Délégués, les propositions de la Commission sont adoptées.

La Conférence décide de se réunir demain, 17 juillet 1886, à 9 heures du matin, pour procéder à la signature de ces actes.

La séance est levée à 7 heures du soir.

Le Président,
WELTI.

Les Secrétaires,
VOGT. MURSET.

**Séance de clôture. (9^e séance). — Samedi 17 juillet 1886,
à neuf heures du matin.**

PRÉSIDENCE DE M. LE CONSEILLER FÉDÉRAL WELTI.

Sont absents : MM. Fick, Gelmi, Peters, Pollini.

M. le Président informe la Conférence que les Délégués de l'Allemagne, vu le court laps de temps et l'absence des fonctionnaires desquels dépend la décision, n'ont pas encore reçu de leur Gouvernement les instructions qu'ils lui ont demandées au sujet de l'article 11 et qu'ils ne peuvent par

conséquent, pas encore signer le procès-verbal final. La Conférence est d'accord que le procès-verbal final restera ouvert à MM. les Délégués de l'Allemagne jusqu'à ce que les instructions demandées soient arrivées.

Avant que les autres Délégations procèdent à l'apposition de leurs signatures, M. le Président Welte prononce la clôture de la Conférence en constatant l'importance du travail dont se sont acquittés avec tant de zèle les représentants des divers Etats. La Suisse est fière d'avoir vu naître cette œuvre sur son territoire et sera non moins soucieuse de remplir les obligations dont la charge la Convention.

M. le Vice-Président Meyer répond que c'est une œuvre difficile que celle que les Délégués ont terminée hier et que le succès est dû non seulement à leur zèle, mais surtout à la manière distinguée avec laquelle M. le Président Welte a dirigé les débats.

M. le Vice-Président George s'associe à ces paroles et remercie la Suisse de son hospitalité. C'est à elle qu'est échue la tâche de recevoir les Congrès internationaux, et Berne est devenue la capitale de l'Europe pacifique.

M. le Président remercie, au nom de la Suisse, MM. les Délégués, des paroles qui viennent d'être prononcées.

MM. les Délégués, sauf ceux de l'Allemagne, procèdent ensuite à la signature du procès-verbal final.

La séance est levée à 9 heures trois quarts.

Le président,
WELTE.

Les secrétaires,
VOGT, MURSET.

**Procès-verbal final de la troisième Conférence chargée
d'élaborer une Convention Internationale sur le transport de
marchandises par chemins de fer.**

Les soussignés, Délégués des Gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie, de la Suisse, chargés de prendre part à la troisième Conférence pour l'élaboration d'une Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, qui s'est réunie à Berne le 5 juillet 1886, ayant terminé leurs travaux, soumettent aux Gouvernements des Etats représentés par eux le projet de Convention, ainsi que le projet de Règlement relatif à l'institution d'un Office central, le projet de dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention, les annexes 1, 2, 3 et 4, et le Protocole de clôture dont la teneur suit :

**I. — Convention internationale sur le transport de marchandises
par chemins de fer.**

Art. 1^{er}. La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemins de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous la réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste, conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les

Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Art. 2. — Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3. — Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4. — En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention ; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5. Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article premier, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu :

1° Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;

2° Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport ;

3° Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6. — Toute expédition internationale (article premier) doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les mentions suivantes :

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dis-

positions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie, que sous les conditions suivantes :

1° Les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur ;

2° Il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur ;

3° La marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Art. 7. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications

et déclarations contenues dans la lettre de voiture ; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions réglementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissance.

Art. 9. — Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement defectueux, et

qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défauts d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11. — Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement mis en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12. — Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont

sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

Art. 13. — L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14. — Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque, d'après les lois et règlements d'un pays, il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15. — L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur, conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Art. 16. — Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17. — La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18. — Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et que la marchandise ne puisse être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent

article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

Art. 19. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20. — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21. — Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22. — Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23. — Chaque chemin de fer est tenu, après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Art. 24. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procé-

der dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25. — Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre, tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26. — Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Art. 27. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28. — Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

Art. 29. — Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30. — Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au

transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31. — Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposés au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée

lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33. — Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34. — Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Art. 35. — Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36. — L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Art. 37. — En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38. — S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39. — Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (art. 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40. — En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

1/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de transport ;

2/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 2/10 du délai de transport ;

3/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 3/10 du délai de transport ;

4/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 4/10 du délai de transport ;

5/10 du prix de transport pour tout retard supérieur à 4/10 du délai de transport.

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

2/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de transport ;

4/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 2/10 du délai de transport ;

6/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 3/10 du délai de transport ;

8/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 4/10 du délai de transport ;

10/10 du prix de transport pour un retard supérieur à 4/10 du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41. — Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42. — L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43. — La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44. — Le paiement du prix de transport et des autres frais à la

charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte :

1^o Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2^o En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3^o En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4^o En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison. Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45. — Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison ; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 46. — Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux

dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 47. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes :

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le n° 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48. — Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49. — En cas de recours, il n'y a pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Art. 50. — La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52. — Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53. — Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Art. 54. — Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux, concernant les recours.

Art. 55. — Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56. — Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*caution judicatum solvi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4° D'instruire les demandes en modification de la présente Convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1^{er}.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement maté-

riel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59. — Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60. — La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

II. — Règlement relatif à l'institution d'un office central.

Art. I. — Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siège de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Art. II. — L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Art. III. — Sur la demande de toute administration de chemins de fer,

l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux Conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance ; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

III. — Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

§ 1. — (Art. 3 de la Convention.)

Sont exclus du transport :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3° Transports funèbres.

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les pierates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en

outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2. — (Art. 6 de la Convention.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3. — (Art. 7 de la Convention.)

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 0/0 la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

§ 4. — (Art. 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3.)

§ 5. — (Art. 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2,000 fr. par lettre de voiture.

§ 6. — (Art. 14 de la Convention.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

- a.* Pour la grande vitesse :
- | | |
|--|---------|
| 1 ^o Délai d'expédition | 1 jour. |
| 2 ^o Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomè- | |
| tres | 1 jour. |
- b.* Pour la petite vitesse :
- | | |
|--|----------|
| 1 ^o Délai d'expédition | 2 jours. |
| 2 ^o Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomè- | |
| tres | 2 jours. |

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

- 1^o Les jours de foire.
- 2^o Les époques de trafic extraordinaire.
- 3^o Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.
- 4^o Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation de délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche

et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7. — (Art. 15 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire déterminé par l'annexe 4.

§ 8. — (Art. 32 de la Convention.)

Une tolérance de 2 0/0 du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus.

Ecorces.

Racines.

Bois de réglisse.

Tabac haché.

Graisses.

Savons et huiles fermes.

Fruits frais.

Feuilles de tabac fraîches.

Laine.

Peaux.

Fourrures.

Cuir.

Fruits séchés ou cuits.

Tendons d'animaux.

Cornes et onglons.

Os (entiers et moulus.)

Poissons séchés.

Houblon.

Mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention, cette tolérance est réduite à 1 0/0.

§ 9. — (Art. 38 de la Convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10. — (Art. 48 de la Convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'art. 14 de la Convention et le § 6 des présentes dispositions réglementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :

a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.

b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2. Entre trois chemins de fer ou plus :

a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.

b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

ANNEXE I.

Prescriptions relatives aux objets admis aux transports sous certaines conditions.

I. — Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en fer blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes planches, épaisses de 22 millimètres au moins, assemblées avec rainures, et tenues par des vis en bois ; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première ; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne seront admis au transport que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II. — Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides ; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules » ou « pastilles fulminantes », etc.

III. — Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients ; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV. — Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en

un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III.

V. — Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en fer-blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI. — Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge. »

VII. — Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes de fer blanc hermétiquement closes ; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

VIII. — La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

IX. — L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiées que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante :

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage ; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente,

mélangés avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

X. — Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes, soit :

1° En vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes ou,

2° En vases de fer blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles, ou

3° En vases de terre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles.

XI. — L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au N° IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XII. — La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII. — Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV. — L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV. — Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau forte) sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du N° XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI. — La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brôme sont soumis aux prescriptions spécifiées sous N° XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XVII. — Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le N° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII. — L'acide sulfurique anhydrite (huile fixe), ne peut être transporté que 1° dans des boîtes de fer blanc, fortes, étamées et bien soudées, ou

2° Dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N° XV, 2 et 3 sont applicables.

Art. XIX. — Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir N° IX) et de l'essence de pétrole (voir N° XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le N° XI, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du N° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XX. — Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur de baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer ;

les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solaroel, photogène, etc.) ;

Les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylode, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine),

Sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que :

a. Dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou

b. Dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

c. Dans des vases en verre ; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles ;

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage : le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiate-

ment déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du N° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du N° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI. — Le pétrole à l'état brut est rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzol).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. Dans des tonneaux particulièrement bons et solides, ou

b. Dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

c. Dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées ;

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers, ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge, les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « à manœuvrer avec précaution ».

9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du N° XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII. — L'essence de pétrole (gazoline, zéoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5° Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes :

1° Ces objets ne peuvent être transportés que

a. Dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou

b. Dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot « inflammable », imprimé sur fond rouge, les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « à ranger avec précaution ».

XXIII. — Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XXIV. — Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que :

1° Si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription : « arsenic (poison) », et

2° Si l'emballage est fait de la manière suivante, soit :

a. En tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre, ou

b. En sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort sec, ou

c. En cylindres de fer blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV. — Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV 1 et sous XV 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

XXVI. — Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que : sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre ; les sels et couleurs de cuivre, tels que : sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que : litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII. — La levure, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVIII. — Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXIX. — Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage, soit

a. Des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées, ou

b. Des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX. — Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en échevaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses ; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI. — La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage, voir l'alinéa 3.)

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

XXXII. — Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés à l'heure fixée par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles, matières non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n° 2, même pour les chargements par wagon complet.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXIII. — Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIV. — Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXIX), matières à filer, végétales, et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et strass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV. — Quand les produits chimiques spécifiés sous les n°s IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les n°s IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le n° XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de ferblanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

ANNEXE 3.

D É C L A R A T I O N

Le bureau de marchandises du chemin de fer
à a, sur ma (notre) demande, accepté
au transport par chemin de fer en destination de
les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi
qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour
savoir :

.....

.....

.....

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises
ont été remises au transport
sans emballage

..... *)

avec un emballage défectueux notamment :

.....

.....

.....

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

..... le 18

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou « sans emballage » ou « avec un emballage défectueux, notamment, »

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Protocole de clôture.

IV. — Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit :

1° Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un office central, ainsi que les Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole de clôture, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, etc.

Fait à

le

Les Délégués soussignés prient le Conseil fédéral suisse de bien vouloir inviter les Gouvernements des Etats représentés à la Conférence, à donner pouvoir à des Plénipotentiaires, qui auront à se réunir à Berne dans le plus bref délai, de transformer, sans y apporter aucune modification, le texte ci-dessus en une Convention définitive.

En ce qui concerne la liste des chemins de fer que chaque Etat doit présenter conformément à l'article premier de la Convention, les Délégués ont arrêté les dispositions suivantes :

La liste contiendra la désignation des lignes de chemins de fer du territoire de l'Etat auxquelles sera applicable la Convention. Pour les lignes formant un groupe ou réseau, exploité par une même Administration, il suffira de désigner le réseau entier en énumérant seulement les lignes dépendant de ce réseau, qui seraient exclues de la Convention. L'Etat désignant joindra à cette liste une carte planimétrique de son territoire, dans laquelle les lignes admises seront tracées en couleur verte, et les lignes exclues en couleur rouge.

Les Délégués prient le Conseil fédéral suisse d'inviter les Gouvernements respectifs des Etats représentés à la Conférence à rédiger leurs listes, en se conformant aux dispositions ci-dessus, puis à les transmettre, dans le plus bref délai, au Conseil fédéral suisse, lequel voudra bien se charger de les communiquer ensuite à chacun des Etats.

En foi de quoi, les Délégués respectifs ont dressé le présent Procès-verbal final et y ont apposé leurs signatures.

Fait à Berne, le 17 juillet 1886, en deux exemplaires, dont l'un en langue française et l'autre en langue allemande, qui seront déposés aux archives de la Confédération suisse.

MEYER, Dr. GERSTNER. RUTZ, L. GEORGE, C. BAUM. Emil
STEINBACH, Chev. DE POLLANETZ, T. VILLA, Ant. MONZILLI,
V. OTTOLENGHI, P. LASKINE, L. PERL, KILÉNYI, HERICH,
W. LEIBFRIED, FARNER, G. DE SEIGNEUX, Dr. J.-J. VISCHER,
Jules LEJEUNE, T.-M.-C. ASSER, J.-C.-M. VAN RIEMSDYK.

TROISIÈME PARTIE

LOIS ET DOCUMENTS DIVERS

SUISSE

Loi fédérale sur les brevets d'invention.

(Du 29 juin 1888.)

I. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article premier. — La Confédération suisse accorde, sous la forme de brevets d'invention, aux auteurs d'inventions nouvelles applicables à l'industrie et représentées par des modèles, ou à leurs ayant-cause, les droits spécifiés dans la présente loi.

Art. 2. — Ne seront pas considérées comme nouvelles les inventions qui, au moment de la demande de brevet, seront suffisamment connues en Suisse pour pouvoir être exécutées par un homme du métier.

Art. 3. — Nul ne pourra, sans l'autorisation du propriétaire du brevet, fabriquer l'objet breveté ou en faire le commerce.

Si l'objet breveté est un outil, une machine ou un autre moyen de production, l'utilisation de cet objet dans un but industriel sera de même subordonnée à l'autorisation du propriétaire du brevet. Cette autorisation sera considérée comme accordée, si l'objet breveté est mis en vente sans aucune condition restrictive.

Art. 4. — Les dispositions de l'article précédent ne seront pas applicables aux personnes qui, au moment de la demande de brevet, auraient déjà exploité l'invention ou pris les mesures nécessaires pour son exploitation.

Art. 5. — Le brevet est transmissible par voie de succession. Il pourra aussi faire l'objet d'une cession totale ou partielle, d'un nantissement ou d'une licence autorisant un tiers à exploiter l'invention.

Pour être opposables aux tiers, les transmissions de brevets et les licences devront être enregistrées conformément aux dispositions de l'article 19.

Art. 6. — La durée des brevets sera de 15 années à partir de la date de la demande.

Il sera payé pour chaque brevet une taxe de dépôt de 20 francs et une taxe annuelle et progressive fixée comme suit :

1 ^{re} année	20 francs
2 ^e —	30 —
3 ^e —	40 —

et ainsi de suite, jusqu'à la 15^e année, pour laquelle la taxe sera de 160 francs.

Cette taxe sera payable par avance, le premier jour de chacune des années du brevet. Le propriétaire pourra payer par anticipation la taxe pour plusieurs années ; s'il renonce à son brevet avant l'expiration du terme pour lequel les taxes auront été payées, ces dernières lui seront remboursées au prorata des annuités non encore échues.

Art. 7. — Le propriétaire d'un brevet qui apportera un perfectionnement à l'invention brevetée pourra obtenir, moyennant le paiement d'une taxe unique de 20 francs, un brevet additionnel prenant fin avec le brevet principal.

Art. 8. — Si un inventeur domicilié en Suisse établit qu'il est sans ressources, il pourra lui être accordé, pour le paiement des trois premières annuités, un délai qui s'étendra jusqu'au commencement de la quatrième année ; si, à ce moment, il laisse tomber son invention dans le domaine public, il lui sera fait remise des taxes échues.

Art. 9. — Le brevet tombera en déchéance :

1^o Si le propriétaire du brevet y renonce par déclaration écrite adressée au bureau fédéral de la propriété industrielle.

2^o S'il n'a pas acquitté la taxe annuelle au plus tard dans le délai de trois mois après l'échéance (art. 6).

Le bureau fédéral de la propriété industrielle donnera immédiatement, sans toutefois y être obligé, avis au propriétaire que la taxe est échue.

3^o Si l'invention n'a reçu aucune application à l'expiration de la troisième année depuis la date de la demande.

4^o Si l'objet breveté est importé de l'étranger et qu'en même temps le propriétaire du brevet ait refusé des demandes de licence suisses présentées sur des bases équitables.

La déchéance prévue aux chiffres 3 et 4 ci-dessus pourra être prononcée, à la demande de toute personne intéressée, par les Tribunaux compétents pour les procès en contrefaçon (article 30).

Art. 10. — Seront déclarés nuls et de nul effet les brevets délivrés dans l'un des cas suivants, savoir :

1^o Si l'invention n'est pas nouvelle ou n'est pas applicable à l'industrie.

2^o Si le propriétaire du brevet n'est pas l'auteur de l'invention ou son ayant-cause ; jusqu'à preuve contraire, la personne à qui le brevet a été délivré sera considérée comme l'auteur de l'invention à laquelle il se rapporte.

3^o Si le titre sous lequel le brevet a été demandé indique, dans le but d'induire autrui en erreur, un autre objet que le véritable objet de l'invention.

4^o Si l'exposé (description et dessins) de l'invention, déposé avec la demande, n'est pas suffisant pour l'exécution de l'invention par un homme du métier ou ne correspond pas au modèle (article 14, chiffre 3.)

L'action en nullité peut être intentée, devant le Tribunal compétent, par toute personne intéressée.

Art. 11. — Une personne non domiciliée en Suisse ne pourra prétendre à la délivrance d'un brevet et à la jouissance des droits qui en découlent que si elle a nommé un mandataire domicilié en Suisse. Celui-ci est autorisé à la représenter dans toutes les démarches à faire à teneur de la présente loi et dans les procès concernant le brevet.

Sera compétent pour connaître des actions intentées au propriétaire du brevet le Tribunal dans le ressort duquel le représentant est domicilié ou, à défaut, celui dans le ressort duquel se trouve le siège du bureau fédéral.

Art. 12. — Le propriétaire d'un brevet qui se trouverait dans l'impossibilité d'exploiter son invention sans utiliser une invention brevetée antérieurement pourra exiger du propriétaire de cette dernière l'octroi d'une licence, s'il s'est écoulé trois ans depuis le dépôt de la demande relative au premier brevet et que la nouvelle invention ait une réelle importance industrielle.

Si la licence est accordée, le propriétaire du premier brevet aura réciproquement le droit d'exiger aussi une licence l'autorisant à exploiter l'invention nouvelle, pourvu que celle-ci soit à son tour en connexité réelle avec la première.

Tous les litiges que soulèverait l'application des dispositions ci-dessus seront tranchés par le Tribunal fédéral, qui déterminera en même temps le montant des indemnités et la nature des garanties à fournir.

Art. 13. — Lorsque l'intérêt général l'exigera, l'assemblée fédérale pourra, à la demande du Conseil fédéral ou d'un Gouvernement cantonal, prononcer l'expropriation d'un brevet aux frais de la Confédération ou d'un canton.

L'arrêté fédéral déterminera si l'invention doit devenir la propriété exclusive de la Confédération ou tomber dans le domaine public.

Le Tribunal fédéral fixera le montant de l'indemnité qui devra être payée au propriétaire du brevet.

II. — DEMANDE ET DÉLIVRANCE DES BREVETS.

Art. 14. — Quiconque voudra obtenir un brevet pour une invention devra en adresser la demande, suivant formulaire, au bureau fédéral de la propriété industrielle.

Cette demande devra être limitée à un seul objet principal, avec les objets de détail qui s'y rapportent.

Elle indiquera le titre de l'invention, lequel devra désigner d'une manière claire et précise la nature de l'objet inventé.

A cette demande devront être joints :

1^o Une description de l'invention, comprenant, dans une partie spéciale, l'énumération succincte des caractères constitutifs de l'invention.

2^o Les dessins nécessaires pour l'intelligence de la description.

3^o La preuve qu'il existe un modèle de l'objet inventé ou que cet objet lui-même existe ; est considérée comme modèle une exécution de l'invention ou une représentation plastique faisant connaître clairement la nature et l'objet de cette dernière.

4^o La somme de 40 francs, représentant la taxe de dépôt et la première annuité du brevet (article 6.)

5^o Un bordereau des pièces et objets déposés.

La demande et les pièces qui y sont jointes devront être rédigées dans l'une des trois langues nationales.

En cas de refus du brevet, l'annuité de 20 francs, ainsi que les pièces et objets déposés, sera restituée au déposant.

Art. 15. — Le Conseil fédéral pourra déclarer le dépôt de modèles obligatoire en ce qui concerne certaines catégories d'inventions.

Un règlement du Conseil fédéral déterminera les détails d'exécution du présent article et de l'article précédent ; il précisera en particulier la nature de la preuve exigée à l'article 14, chiffre 3.

Art. 16. — Il sera délivré un brevet provisoire à toute personne qui joindra à une demande de brevet les objets spécifiés aux chiffres 1, 2, 4 et 5 de l'article 14.

Le brevet provisoire a pour seul effet d'assurer à son propriétaire, pendant un délai de deux ans à dater du jour de la demande, le droit d'obtenir un brevet définitif, nonobstant la publicité qui pourrait être donnée à l'invention dans l'intervalle. Le propriétaire d'un brevet provisoire n'aura pas d'action contre les personnes qui contreferaient ou qui utiliseraient son invention.

Avant l'expiration de ce délai de deux ans, le propriétaire du brevet provisoire devra, moyennant l'accomplissement de la formalité prescrite à l'article 14, chiffre 3, se faire délivrer un brevet définitif, faute de quoi le brevet tombera en déchéance.

Le brevet définitif n'a pas force rétroactive, mais sa durée est calculée d'après la date du brevet provisoire.

Art. 17. — Toute demande dans laquelle n'auraient pas été observées les formalités prescrites par les articles 14, 15 et 16 sera rejetée par le bureau fédéral de la propriété industrielle, sous réserve du recours à l'autorité administrative supérieure, dans un délai péremptoire de quatre semaines.

Si le bureau croit s'apercevoir que l'invention n'est pas brevetable pour un des motifs énumérés à l'article 10, il en donnera un avis préalable et secret au demandeur, pour que celui-ci puisse, à son gré, maintenir, modifier ou abandonner sa demande.

Art. 18. — Les brevets (provisaires ou définitifs) dont la demande aura été régulièrement formée seront délivrés sans retard, aux risques et périls des demandeurs, et sans garantie de la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention.

Un certificat du Bureau fédéral, constatant l'accomplissement des formalités prescrites et auquel seront joints les duplicata de la description et des dessins mentionnés à l'article 14, sera délivré au demandeur et constituera le brevet d'invention (provisoire ou définitif).

Art. 19. — Le bureau fédéral de la propriété industrielle tiendra un registre contenant les indications suivantes : l'objet des brevets délivrés, le nom et le domicile des propriétaires des brevets et de leurs mandataires, la date de la demande et celle où a été fournie la preuve de l'existence du modèle, ainsi que toutes les modifications se rapportant à l'existence, à la propriété et à la jouissance du brevet.

Il sera pris note au registre de la déchéance, de la nullité ou de l'expropriation d'un brevet, prononcée par décision judiciaire, ainsi que des licences octroyées en justice, sur la communication, par la partie gagnante, du jugement passé en force.

Art. 20. — Tout propriétaire de brevet définitif devra, à un endroit visible, munir les objets fabriqués d'après ce brevet, de la croix fédérale suivie du numéro du brevet.

Si la nature de ces objets ne permet pas de les munir de cette indication, cette dernière sera apposée sur leur emballage.

Aucune action ne pourra être intentée pour la contrefaçon d'objets brevetés, si le titulaire du brevet a négligé de marquer ses produits de la manière indiquée plus haut.

Art. 21. — Le propriétaire d'un brevet pourra demander que les personnes mentionnées à l'article 4 munissent également les objets fabriqués par elles de la croix fédérale et du numéro du brevet.

Art. 22. — Toute personne pourra obtenir au Bureau fédéral des renseignements oraux ou écrits sur le contenu du registre des brevets.

Le Conseil fédéral établira, pour ces renseignements, un tarif modéré.

Art. 23. — Immédiatement après la délivrance des brevets (provisaires ou définitifs), le Bureau fédéral publiera le titre des brevets, avec leur numéro d'ordre, ainsi que le nom et le domicile des propriétaires de brevets et de leurs mandataires.

Il publiera de la même manière toute annulation ou déchéance, ainsi que toute modification survenant dans la propriété d'un brevet.

Le Bureau fédéral publiera, en outre, les descriptions et les dessins annexés aux demandes de brevets et les vendra à un prix modéré. Cette publication sera adressée gratuitement aux départements du Conseil fédéral, au Tribunal fédéral, aux Gouvernements cantonaux, spécialement pour les Tribunaux appelés à juger les procès en contrefaçon, ainsi qu'aux établissements publics d'instruction supérieure et aux Musées industriels de la Suisse. Il en sera fait échange avec les publications semblables paraissant dans d'autres pays.

A la demande de l'inventeur, la publication de la description de l'invention pourra être ajournée de six mois, en vue de permettre la prise de brevets à l'étranger. Dans ce cas, le breveté n'aura d'action contre les contrefacteurs qu'à partir de la publication effective, qui aura lieu à l'expiration du susdit délai.

III. — DE LA CONTREFAÇON.

Art. 24. — Seront poursuivis, au civil ou au pénal, conformément aux dispositions ci-après :

1° Ceux qui auront contrefait les objets brevetés ou qui les auront utilisés illicitement.

2° Ceux qui auront vendu, mis en vente ou en circulation des objets contrefaits, ou qui les auront introduits sur le territoire suisse.

3° Ceux qui sciemment auront coopéré à ces actes ou en auront favorisé ou facilité l'exécution.

4° Ceux qui refuseront de déclarer la provenance des objets contrefaits se trouvant en leur possession.

Art. 25. — Ceux qui auront commis dolosivement les actes prévus par l'article précédent seront condamnés aux indemnités civiles et punis d'une amende de 30 à 2,000 francs, ou d'un emprisonnement de trois jours à une année, ou de ces deux peines réunies.

La peine pourra être élevée jusqu'au double en cas de récidive.

Ces pénalités ne seront pas applicables lorsqu'il y aura simplement faute, imprudence ou négligence. L'indemnité civile demeurera néanmoins réservée dans les cas prévus au chiffre 1^{er} de l'article 24.

Art. 26. — L'action civile pourra être ouverte par toute personne intéressée.

La répression pénale n'aura lieu que sur la plainte de la partie lésée, et cela conformément à la procédure pénale du canton où l'action sera intentée. Celle-ci pourra l'être soit au domicile du délinquant, soit au lieu où le délit a été commis. En aucun cas, il ne pourra y avoir cumulation de poursuites pénales pour le même délit.

L'action sera prescrite lorsqu'il se sera écoulé plus de deux ans depuis les derniers faits de contrefaçon.

Art. 27. — Sur une plainte au civil ou au pénal, les Tribunaux ordonneront les mesures conservatoires nécessaires. Ils pourront notamment faire procéder, sur la présentation du brevet, à une description précise des objets prétendus contrefaits, ainsi que des instruments et ustensiles servant exclusivement à la contrefaçon, et ils ordonneront, en cas de besoin, la saisie de ces objets, instruments et ustensiles.

Lorsqu'il y aura lieu à la saisie, le Tribunal pourra imposer un cautionnement au requérant, que celui-ci sera tenu de déposer avant d'y faire procéder.

Art. 28. — Le Tribunal pourra ordonner la confiscation des objets saisis, à compte ou à concurrence des dommages-intérêts et des amendes.

Il prescrira même en cas d'acquiescement, si c'est nécessaire, la destruction des instruments et ustensiles exclusivement destinés à la contrefaçon.

Il pourra ordonner la publication du jugement dans un ou plusieurs journaux, aux frais du condamné.

Art. 29. — Ceux qui auront indûment muni leurs papiers de commerce, annonces ou produits d'une indication tendant à faire croire à l'existence d'un brevet, seront punis, d'office ou sur plainte, d'une amende de 30 à 500 francs, ou d'un emprisonnement de trois jours à trois mois, ou de ces deux peines réunies.

La peine pourra être élevée jusqu'au double en cas de récidive.

Art. 30. — Les procès en contrefaçon seront jugés, au civil, en une seule instance par le Tribunal auquel chaque canton attribuera cette compétence.

Il pourra y avoir appel au Tribunal fédéral, quelle que soit l'importance du procès.

Art. 31. — Le produit des amendes entrera dans la caisse des cantons. Les amendes non payées seront transformées, par le juge, en un emprisonnement équivalent.

IV. — DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES.

Art. 32. — Les ressortissants des pays qui auront conclu avec la Suisse une Convention à cet égard pourront, dans un délai de sept mois à partir de la date de la demande de brevet dans l'un de ces pays et sous réserve des droits des tiers, déposer leur demande en Suisse, sans que des faits survenus dans l'intervalle, tels qu'une autre demande de brevet

ou un fait de publicité, puissent être opposés à la validité de leur demande de brevet.

Le même avantage sera accordé aux citoyens suisses qui auront déposé leur première demande de brevet dans un des pays désignés dans l'alinéa précédent.

Art. 33. — Il sera accordé à tout inventeur d'un produit brevetable figurant dans une exposition nationale ou internationale en Suisse, moyennant l'accomplissement des formalités à déterminer par le Conseil fédéral, une protection temporaire de six mois à partir du jour de l'admission du produit à l'exposition, et pendant la durée de laquelle les demandes de brevets ou les faits de publicité qui pourraient se produire n'empêcheront pas l'inventeur de faire valablement, dans ce délai, la demande de brevet nécessaire pour obtenir la protection définitive.

Lorsqu'une exposition internationale aura lieu dans un pays qui aura conclu avec la Suisse une Convention à cet égard, la protection temporaire accordée par le pays étranger aux produits brevetables figurant à cette exposition sera étendue à la Suisse pendant une durée ne dépassant pas six mois à partir du jour de l'admission du produit à l'exposition, et aura les mêmes effets que ceux décrits à l'alinéa précédent.

Art. 34. — Les excédents de recettes du Bureau fédéral de la propriété industrielle seront employés avant tout à créer, dans les principaux centres industriels de la Suisse, des bibliothèques spéciales intéressant l'industrie locale et à répandre les publications du Bureau fédéral. Ils serviront, en outre, à perfectionner les investigations prévues à l'article 17, alinéa 2, de la présente loi.

Art. 35. — Le Conseil fédéral est chargé d'édicter les règlements et ordonnances nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

Art. 36. — La présente loi abroge les dispositions en vigueur dans les cantons sur la protection des inventions.

Les inventions qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, jouiraient encore de la protection en vertu des lois cantonales demeureront toutefois protégées dans les cantons respectifs jusqu'à l'expiration de la durée de protection légale.

Art. 37. — Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et arrêtés fédéraux, de publier la présente loi et de fixer l'époque où elle entrera en vigueur.

La loi fédérale ci-dessus, publiée le 4 juillet 1888, et pour laquelle la votation populaire n'a pas été demandée, sera insérée au recueil des lois de la Confédération suisse et entrera en vigueur le 15 novembre 1888.

Berne, le 5 octobre 1888.

QUATRIÈME PARTIE

CHRONIQUE

ALLEMAGNE

Le Reichstag a été ouvert le 23 novembre par l'empereur Guillaume II qui a prononcé le discours suivant :

Messieurs,

Lorsque je vous ai souhaité la bienvenue pour la première fois à mon avènement au trône, vous étiez avec moi sous l'impression des cruelles afflications qui, dans le courant de cette année, ont frappé ma maison et l'empire. La douleur qu'ont causée ces pertes ne se dissipera point complètement dans la génération actuelle, mais elle ne saurait m'empêcher de remplir virilement et fidèlement mes devoirs, à l'exemple de mes prédécesseurs reposant en Dieu. Inspiré par ce sentiment du devoir et vous sachant dans les mêmes dispositions, je vous salue et vous souhaite la bienvenue à la reprise de nos travaux communs.

Pendant mes voyages, qui m'ont conduit dans différentes parties de l'empire, j'ai reçu partout, tant de mes hauts confédérés que de la population, des témoignages de ce que les princes et les peuples de l'Allemagne sont attachés avec une confiance sans bornes à l'empire et à ses institutions et qu'ils trouvent dans leur unité une garantie de leur sécurité. Vous aurez puisé dans ces manifestations, avec le même contentement que moi, la conviction que l'unité incarnée dans l'empire a poussé de profondes racines dans toute la nation. J'éprouve le besoin d'en exprimer à cette place ma satisfaction reconnaissante.

Me félicitant de ce que l'accession des villes libres et hanséatiques de Hambourg et de Brême à l'Union douanière allemande est devenue une réalité, après des travaux préalables difficiles et coûteux, je vois dans cette accession un nouveau résultat favorable de nos efforts unanimes. Puissent se réaliser dans une pleine mesure les espérances qu'on rattache pour l'empire et pour nos deux places de commerce maritimes les plus importantes à cette extension du territoire de l'Union douanière !

Le gouvernement de la Confédération Suisse a suggéré une revision du traité de commerce entre l'Allemagne et la Suisse. M'inspirant du désir d'affirmer et de favoriser aussi dans le domaine de la politique commerciale les relations d'amitié qui existent entre les deux pays, j'ai accueilli cette proposition avec empressement. Les négociations ont été conduites avec la participation de délégués des Etats confédérés limitrophes de la Suisse et leur résultat consiste en une convention additionnelle par laquelle les bases contractuelles des relations commerciales existantes sont élargies et l'échange des produits de l'industrie est facilité. Après son approbation par le conseil fédéral, cette convention vous sera présentée, avec la proposition d'y donner votre adhésion constitutionnelle.

Vous serez saisis sans délai du budget pour le prochain exercice. Les prévi-

sions donnent la preuve de la situation favorable des finances de l'empire. A la suite des réformes introduites dans ces dernières années, avec votre concours, dans le domaine des droits de douane et des impôts de consommation, on peut s'attendre à des plus-values qui fourniront de nouvelles ressources, non seulement pour faire face aux besoins indispensables de l'empire, mais encore pour accroître la quote part revenant aux divers Etats confédérés sur les revenus de l'empire.

Je constate avec joie les indices d'un nouvel essor dans divers domaines de l'activité économique. Bien que la pression qui pèse sur l'agriculture ne soit pas encore dissipée, j'espère néanmoins, grâce à la possibilité qui se dessine de prix plus rémunérateurs pour certains produits de l'agriculture, une amélioration de cette branche la plus importante de notre travail économique.

Le projet de loi, annoncé précédemment, concernant le règlement des associations (*Genossenschaften*) de production et associations économiques sera soumis à vos délibérations. On peut espérer que l'autorisation d'associations à responsabilité restreinte, telles que le projet les propose, se montrera salutaire pour l'essor du crédit agricole.

Quelques inconvénients observés dans le domaine de l'assurance des ouvriers contre la maladie demandent qu'on y remédie par voie législative. Les travaux préparatoires nécessaires sont avancés au point qu'un projet de loi sur la matière vous sera présenté dans le courant de cette session.

J'ai assumé, à titre de legs précieux de mon aïeul reposant en Dieu, la mission de poursuivre la législation de politique sociale inaugurée par lui. Non que je m'adonne à l'espoir que par des mesures législatives, on puisse bannir du monde la dureté des temps et la misère humaine, mais je n'en considère pas moins comme un devoir du pouvoir gouvernemental de travailler de toutes ses forces à adoucir la détresse économique existante et, grâce à des institutions organiques, de faire reconnaître comme une obligation de l'Etat l'affirmation de l'amour du prochain sur le terrain du christianisme. Les difficultés qui s'opposent à l'assurance fondamentale, avec le concours de l'Etat, de tous les ouvriers contre la vieillesse et l'incapacité de travail, sont grandes, mais, avec l'aide de Dieu, elles ne seront pas insurmontables. Comme résultat de vastes travaux préalables, il vous sera présenté un projet de loi ouvrant une voie praticable pour arriver à ce but.

Nos colonies africaines imposent à l'empire d'Allemagne la mission de gagner ce continent à la civilisation chrétienne. Le gouvernement ami d'Angleterre et le Parlement britannique avaient déjà reconnu il y a cent ans que cette mission devait être inaugurée par la répression de la traite des nègres et de la chasse aux esclaves. A cet effet, j'ai conclu en premier lieu avec l'Angleterre un arrangement dont la teneur vous sera communiquée. A cet arrangement se rattacheront des projets de lois à présenter au Parlement.

Nos relations avec tous les gouvernements étrangers sont pacifiques et mes efforts tendent constamment à consolider la paix. Notre alliance avec l'Autriche et l'Italie n'a pas d'autre but. Je ne trouverais pas compatible avec ma foi chrétienne ni avec les devoirs que comme empereur j'ai assumés envers le peuple allemand, d'amener sur l'Allemagne les calamités d'une guerre, fût-elle victorieuse. Dans cette conviction, j'ai considéré comme mon devoir de saluer personnellement, bientôt après mon avènement au trône, non seulement mes confédérés dans l'empire, mais aussi les monarques amis et plus proches voisins et de rechercher avec eux une entente sur l'accomplissement de la mission que Dieu nous a confiée, celle d'assurer à nos peuples la paix et la prospérité, autant que cela dépend de notre volonté. La confiance que toutes les cours que j'ai visitées m'ont témoignée personnellement et la confiance qu'elles ont montrée en ma politique me font espérer que, avec l'aide de Dieu, moi, mes alliés et mes amis nous réussirons à conserver la paix à l'Europe.

— Dans la séance du 29 novembre, le Reichstag a terminé la discussion en première lecture du budget.

M. Liebknecht, socialiste, se prononce avec véhémence contre l'élévation des charges militaires, qui contraste avec le ton pacifique du discours du trône et qui fait le thème de commentaires alarmistes dans la presse officieuse. Ces charges s'accroissent constamment ; elles deviennent insupportables au peuple. La faute en est à ce que l'unité allemande, opérée par la force, doit être maintenue par la force des baïonnettes. On n'en serait pas venu là, si l'union s'était faite d'en bas. Il n'y aurait alors eu aucun besoin de jeter une partie de la nation allemande hors d'Allemagne.

L'annexion de l'Alsace-Lorraine n'est pas seulement un crime contre la souveraineté nationale, mais une grave faute politique. Le développement tout entier du peuple allemand est entravé par la perspective d'une alliance franco-russe. En même temps, le gouvernement pratique à l'intérieur, envers ses adversaires politiques, un système de compression digne des Etats les plus despotiques. Les masses populaires sont persécutées et tenues pour ennemis publics.

Heureusement, l'étranger sait à quoi s'en tenir sur ce point. Il n'ignore pas, que si l'Allemagne était attaquée, les démocrates socialistes seraient les premiers à ne pas tolérer le morcellement de la patrie commune. Les vrais libérateurs de l'Allemagne, en 1806, formaient l'élite de la nation sans partager les opinions socialistes. (Vive approbation.) L'orateur lui-même, à son passage en France, n'y a laissé subsister aucun doute qu'une agression de ce pays contre l'Allemagne trouverait tout démocrate prêt à marcher avec enthousiasme. (Bravo ! à gauche.)

Toutes les flatteries n'ont servi de rien près de la Russie. Mais on s'en prend à ces peuples qui marchent en tête de la civilisation : ceux de France et d'Angleterre. La France ne songe pas à nous attaquer, car l'avenir de la République dépend du développement de ses institutions dans le sens démocratique, qui est incompatible avec l'état de guerre.

Néanmoins l'attitude de la presse allemande a fait pénétrer en France la conviction que l'Allemagne médite une coalition pour anéantir la France républicaine. Ce résultat est dû à l'attitude servile de la presse allemande à l'égard du gouvernement ; à l'exception des journaux progressistes et socialistes, il ne s'en trouve guère un qui n'émarge au fonds des reptiles et ne se trouve, ainsi, dans une si complète et si manifeste dépendance du gouvernement qu'on rend ce dernier solidaire de son langage.

C'est la presse officieuse qui sème le vent pour récolter la tempête. Ainsi, de la *Gazette de l'Allemagne du Nord*. M. Pindter, son directeur, est une personnalité parfaitement négligeable pour la France. Mais nul ne sait où finit, dans ce journal, le rôle de M. Pindter et où commence celui d'un autre personnage. Il serait décent et sage de prendre un autre ton à l'égard de la France. L'empire allemand aurait bonne grâce à se montrer moins susceptible à l'extérieur. La prolongation d'un pareil système ne laisse ni repos ni sécurité aux masses.

Passant aux questions intérieures, l'orateur dit que les juges eux-mêmes répugnent à se faire les exécuteurs des arrêts qu'on leur demande. Le système coercitif ne peut rien contre le prolétariat. Celui-ci, n'a, non plus, rien à attendre des réformes sociales entreprises, qui ne constituent qu'une assistance publique plus defectueuse que la précédente.

Le système de vexations est général ; il vise à la fois les Juifs, les socialistes, les Anglais et, tout spécialement, les Anglaises. Les outrages faits par la presse gouvernementale à la mémoire de Frédéric III auraient valu à leurs auteurs des milliers d'années de prison, si elles s'étaient adressées à un autre empereur. (Très vrai ! à gauche.)

L'orateur conclut par ces mots : « Un tel système ne mérite qu'on lui accorde ni un homme ni un sou. »

M. de Boetticher, secrétaire d'Etat pour l'intérieur, conteste que la politique allemande vise à faire naître des conflits à l'extérieur. Jamais le prince de Bismarck n'en a provoqué et il n'a jamais tendu qu'au maintien de la paix.

C'est le parti socialiste, et non le gouvernement qui excite les classes les unes contre les autres. Le gouvernement cherche la conciliation et la satisfaction des aspirations légitimes. Mais, à l'extérieur, il prend l'attitude qui convient à la dignité de l'empire allemand.

« Le gouvernement, dit le ministre, sait que les lois sociales ne suffisent pas à guérir tous les maux ; mais il eût manqué à son devoir, s'il n'avait rien fait pour soulager les souffrances particulières.

« Je m'adresse, poursuit-il, aux ouvriers socialistes. Je voudrais raffermir les convictions chancelantes de certains électeurs. M. Liebknecht s'est perdu en hyperboles en faisant valoir que l'absence de déclarations importantes dans le discours du trône est un mauvais signe. C'est le contraire qui est vrai.

« Quant au désarmement général, c'est une utopie, car nul n'en pourrait garantir le maintien. »

M. de Bennigsen appuie les propositions gouvernementales.

BULGARIE

Voici le discours prononcé par le Prince Ferdinand, le 15/27 octobre, à l'ouverture de la Sobranié :

Messieurs les députés,

Je suis heureux de vous voir, dans ma capitale, réunis pour la deuxième session ordinaire, dans laquelle, j'aime à l'espérer, vous saurez vous distinguer par votre activité éclairée et féconde pour le bien de la nation, par votre dévouement et votre amour envers la patrie et la Couronne.

Je constate avec satisfaction que, grâce à la paix générale ainsi qu'au contentement, à la tranquillité et à l'ordre qui règnent dans le pays, la juste cause bulgare se consolide de jour en jour.

Messieurs les représentants,

Un des événements les plus marquants de cette année, pour la Bulgarie, a été l'ouverture de la ligne ferrée Tzaribrod-Sophia-Vakarel. Cette ligne, construite exclusivement avec les ressources bulgares et par des Bulgares, dans des temps difficiles et critiques, a augmenté le crédit de notre pays, et attiré plus que jamais au peuple bulgare les sympathies de tous les gens éclairés. Cette ligne, qui a relié notre capitale aux autres capitales et villes de l'Europe, donne aux étrangers le moyen de connaître de plus près notre nation et d'apprécier avec équité son caractère paisible et laborieux, les sacrifices et les efforts qu'elle fait, tant pour son progrès moral et matériel que pour la sauvegarde de sa liberté et de son indépendance.

Au cours de mes fréquentes tournées en Bulgarie, j'ai vu avec plaisir que mon peuple bien-aimé se consacre à ses paisibles travaux. J'ai pu juger de près des précieux dons et des excellentes qualités dont le Tout Puissant l'a doté, et je me suis convaincu personnellement des sentiments d'amour, de fidélité et de dévouement qu'il a pour la patrie et pour ma personne. Le brillant accueil que mes chers sujets m'ont fait partout a ému profondément mon cœur. Je leur en exprime ici ma reconnaissance en la personne de leurs représentants.

Je suis également heureux de constater depuis mon avènement au trône de Bulgarie, le zèle et les efforts extraordinaires déployés pour l'instruction et le développement de la brave armée bulgare ; de voir que cette armée se trouve à la hauteur de sa situation et qu'au besoin, elle saura répondre à l'espoir et à la confiance que la patrie et le trône ont en elle.

Messieurs les représentants,

Mon gouvernement a élaboré et présentera à votre examen les projets de lois suivants :

- 1^o Projet de loi pour la construction de la ligne ferrée Yamboli-Bourgas ;
- 2^o Projet de loi sur l'organisation du service sanitaire en Bulgarie ;

3° Projet de Code pénal ;

4° Projet de loi sur les successions.

5° Projet de loi sur les poids et mesures.

Espérant que vous donnerez toute votre attention aux projets de lois présentés, ainsi qu'à ceux qui pourront vous être soumis dans la suite, et que vous vous consacrerez, par votre zèle et vos efforts, au bien, à la grandeur de la Bulgarie, j'invoque sur vous et sur vos travaux la bénédiction de Dieu et je déclare ouverte la deuxième session ordinaire de la V^e Assemblée nationale.

EGYPTE

Le 9 novembre 1888, a eu lieu, au Caire, une réunion des consuls généraux. Il a été décidé de proroger de cinq années la durée des tribunaux de la réforme, d'étendre leur compétence en matière pénale, et en la limitant toutefois aux questions de contraventions, et enfin d'étudier ultérieurement la demande du gouvernement égyptien, de donner à ces tribunaux une plus grande extension.

FRANCE.

Budget du Ministère des affaires étrangères.

Il est venu en discussion à la Chambre des députés dans la séance du 13 novembre.

Après un long discours de M. Alfred Kœchlin critiquant l'organisation du service diplomatique et consulaire, discours peu écouté par la Chambre, M. le marquis de la Ferronnays a fait la déclaration suivante :

Messieurs, l'année qui vient de s'écouler depuis la discussion du dernier budget a été singulièrement riche en événements qui ont modifié du tout au tout la scène politique. Nous avons vu s'asseoir successivement trois générations d'empereurs sur le trône d'Allemagne.

Nous avons vu dans la Méditerranée des manifestations en quelque sorte contradictoires et dont le sens est encore difficile à démêler aujourd'hui à travers les échos confus que nous en ont envoyés les baies de Naples et de Barcelone.

En même temps, en quelque sorte un vent de vertige a soufflé sur toutes les chancelleries, si bien que dans celle même où les traditions de M. de Metternich semblaient donner des garanties de modération, des paroles imprudentes ont été prononcées.

De ces événements résulte une situation délicate, périlleuse peut-être, et j'avoue que je ne me sens pas la capacité de l'honorable collègue qui m'a précédé à cette tribune pour aborder l'examen de questions sur lesquelles les réponses seraient difficiles et les imprudences extrêmement faciles.

Le patriotisme nous impose de ne troubler par aucune attaque, par aucune observation, l'action du Ministre sur lequel pèse la lourde responsabilité de nos relations extérieures.

Dans ces conditions, je ne crois même plus avoir le droit de formuler ces observations, ces critiques de détail auxquelles peut prêter tout budget, et j'en trouverais facilement dans le budget des affaires étrangères. Mais j'estime que nous devons laisser la carrière la plus libre, la plus large, à celui qui a, vis-à-vis de l'étranger, le double devoir d'assurer la dignité de la France et de maintenir une paix honorable.

J'ajouterai, et je suis d'autant plus à mon aise pour le faire, que, dans

d'autres circonstances et alors qu'il détenait d'autres portefeuilles, j'ai été l'adversaire le plus ardent de M. le Ministre des affaires étrangères, j'ajouterai qu'après avoir suivi avec le soin que j'y apporte toujours l'état de nos relations extérieures, l'action de notre diplomatie, autant qu'il est possible de la suivre, lorsqu'on n'a pas l'honneur d'être initié à tous ses secrets, je ne vois pas dans la direction imprimée depuis six mois à nos relations extérieures matière à critiques considérables (Très bien ! très bien ! à gauche). Dans ces conditions, Messieurs, je renonce pour l'instant aux observations de détail que je comptais présenter, espérant fermement que, le jour où viendra la discussion du budget de 1890, les circonstances seront suffisamment apaisées pour que je retrouve la liberté de mes appréciations.

Je renonce à mon tour de parole. (Double salve d'applaudissements à gauche et au centre.)

M. René Goblet, Ministre des affaires étrangères. — Messieurs, je ne puis que remercier profondément l'honorable M. de La Ferronnays des paroles qu'il vient de prononcer, des sentiments si patriotiques qu'il a exprimés à cette tribune et qui ont rencontré l'assentiment de toute l'Assemblée.

Je suivrai son exemple en ne prononçant, à mon tour, que quelques mots.

Sans doute les événements qui se produisent autour de nous méritent d'attirer toute notre vigilance. Mais je pense que nous devons et que nous pouvons les observer avec sang-froid. La France ne menace personne. Elle est assez forte pour ne pas craindre les provocations.

Tout entière occupée de ses difficultés intérieures et des préparatifs de son Exposition, elle ne nourrit aucun dessein ni d'expédition lointaine ni de conquête. (Très bien ! très bien !) Elle ne peut par conséquent éveiller les susceptibilités ni les inquiétudes d'aucune puissance. Partout, il est vrai, où la France a des droits positifs, incontestables, elle entend les exercer ; elle le fait sans porter atteinte aux droits des autres, avec la fermeté nécessaire, mais aussi avec la sagesse et la mesure qui conviennent à une grande nation pacifique.

Ce sont là les sentiments dont je me suis efforcé de m'inspirer et l'approbation que vous voulez bien donner aujourd'hui à ma conduite m'est assurément un précieux encouragement dans une tâche qui ne laisse pas d'être difficile.

Messieurs, celui qui a l'honneur de gérer les affaires étrangères de ce grand pays doit avoir un sentiment très haut de ses intérêts et de sa dignité. C'est son devoir de les défendre, mais il doit aussi ne pas oublier que dans ce siècle de travail, de progrès et de transformation sociale, le maintien de la paix est l'intérêt supérieur de la France comme de toutes les nations civilisées (Applaudissements répétés à gauche et au centre).

M. le Président. — La parole est à M. Félix Faure.

M. Félix Faure. — Messieurs, je saisis l'occasion de la discussion du budget de son département pour prendre la liberté de poser une question à M. le Ministre des affaires étrangères à propos d'un fait dont j'ai déjà entretenu la Chambre le 7 novembre 1887.

En effet, il y a plus d'un an, j'ai posé une question à M. le Ministre des affaires étrangères à l'occasion d'un sinistre qui avait entraîné de nombreuses victimes.

Je rappelais que le steamer la *Ville de Victoria* avait été abordé par un bâtiment de la marine royale britannique le *Sultan*, et que, malgré les démarches qui avaient été faites, malgré des protestations constantes, à cette époque les ayants droit des victimes n'avaient encore reçu aucune indemnité.

Depuis cette époque, Messieurs, le Gouvernement britannique a compris qu'on ne pouvait plus longtemps résister aux réclamations si fondées des malheureux qui attendaient qu'on les indemnisât depuis le mois de décembre 1886 et, laissant de côté la réparation des intérêts matériels qui avaient été lésés dans ce naufrage, il a fait parvenir aux affaires étrangères un chèque de 20,000 livres sterling, dont le produit devait être immédiatement distribué aux

familles des victimes. Ce chèque a été envoyé, si je suis bien renseigné, au mois de mars, et, sur ma demande, le département m'a informé, à la date du 20 septembre dernier, qu'une Commission allait être nommée pour faire la répartition.

Je sais que cette commission a été nommée, qu'elle s'est réunie le 18 octobre, qu'elle a fait son rapport séance tenante, et je viens demander à M. le Ministre des affaires étrangères quand les victimes de ce sinistre recevront l'indemnité qui leur est si justement due et qu'ils attendent depuis bientôt deux ans.

M. René Goblet, Ministre des affaires étrangères. — La solution de cette affaire a été retardée parce qu'il y avait dans la question deux ordres d'intérêts engagés : il y a ce que l'honorable M. Félix Faure appelait les intérêts matériels, puis il y a les intérêts des victimes du naufrage.

En ce qui concerne les intérêts matériels, nous avons demandé, vous vous le rappelez, au Gouvernement anglais de consentir à soumettre l'affaire à un arbitrage.

Il a hésité, et au cours de ces pourparlers les intéressés se sont adressés aux Tribunaux anglais. En dernière analyse, le Gouvernement anglais a résolu de prendre comme base pour le règlement des intérêts matériels la décision de ses propres Tribunaux. Mais, comme il ne voulait pas faire attendre plus longtemps les victimes, il a, dans les premiers mois de cette année, mis à la disposition du Gouvernement français une indemnité de 500,000 francs.

Il a fallu réunir les dossiers des personnes qui avaient droit de participer à ces indemnités. Il a fallu nommer au ministère de la marine une Commission qui en a préparé la répartition. Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui à l'honorable M. Félix Faure, — ce qui confirme le renseignement qu'il avait déjà reçu, — que dernièrement j'ai approuvé la proposition de la Commission instituée au ministère de la marine, qui répartit entre les victimes une somme de 363,360 francs. Le surplus, soit environ 140,000 francs est réservé pour les victimes qui viendront à se faire connaître d'ici au mois de février prochain.

A ce moment, le surplus de la somme sera entièrement réparti, mais auparavant la somme de 363,000 francs sera versée aux intéressés. Voilà l'état de l'affaire ; et cette réponse est, je crois, de nature à donner pleine satisfaction à l'honorable M. Félix Faure.

— Ensuite est venue la proposition annuelle de l'extrême gauche tendant à la suppression de l'ambassade auprès du Saint-Siège. C'est M. Ferroul (de l'Aude) qui, cette fois, s'est fait le porte-paroles du radicalisme en protestant contre ce crédit « au nom de la démocratie française. »

Voici la réponse du Ministre :

M. René Goblet, Ministre des affaires étrangères. — Messieurs, je vous demande la permission de repousser, en quelques mots, l'amendement qui vous est présenté et de déclarer tout de suite que je reste, en le faisant, fidèle à ma pratique antérieure. J'ai toujours voté le maintien de l'ambassade du Vatican...

M. le Ministre des affaires étrangères. — Je parle pour moi, et comme Ministre chargé du portefeuille des affaires étrangères ; à ce titre, je déclare que je ne soutiens pas aujourd'hui une opinion nouvelle en vous demandant de ne pas toucher au crédit de l'ambassade auprès du Vatican.

A droite. — Vous êtes le seul du ministère, ou à peu près.

M. Pichon. — Vous seriez donc bien désireux de voir supprimer ce crédit ?

M. Gaudin de Villaine. — Ce serait une sottise de plus de la part du Gouvernement républicain (Rires à droite.)

M. le Ministre. — Je pense, en effet, que ce crédit se justifie à un double point de vue. Tant que nous vivrons sous l'empire du Concordat et que le ministère des cultes sera considéré comme un service public, il ne me paraît pas possible que nous n'entretenions pas des rapports officiels avec le chef religieux de ce nombreux clergé qui administre les intérêts des catholiques de

notre pays. Tous les jours, fréquemment, tout au moins, pour la nomination de cardinaux, d'évêques, d'archevêques, nous avons nécessairement à nous entendre avec le Saint-Siège. Pour la discipline même de notre clergé, l'intervention du Vatican n'est pas moins nécessaire, et le concours du Pape n'a pas pour nous un moins grand intérêt.

A côté de ce premier point de vue, il y en a un autre, que je rappelle d'un mot. Personne ici ne conteste l'importance de notre protectorat religieux dans les pays d'Orient. Vous savez, Messieurs, que ce protectorat tient à la diffusion de l'enseignement de notre langue par les écoles, qui sont presque toutes entre les mains de congrégations religieuses.

Un Membre à gauche. — Pas toutes !

M. le Ministre. — Presque toutes ; il y en a d'autres, je le sais, et nous les protégeons également ; mais, dans ces régions, où presque tous les intérêts sont liés à la religion, il n'en est pas moins vrai que notre protectorat est l'une des causes les plus efficaces de notre influence, en même temps qu'il est une des traditions glorieuses de la France.

Vous n'ignorez pas non plus combien ce protectorat nous est disputé par des Puissances rivales... et que, dans cette lutte, très importante, à laquelle nous avons à faire face, nous avons pour nous l'autorité la plus puissante, celle du Pape, qui, cette année, nous a donné des gages très précieux de son appui. Ce n'est pas, je crois, le moment d'en méconnaître la valeur.

Je sais bien que certains de nos collègues, sans demander absolument la suppression de ce crédit, se contenteraient — c'est ce qu'à différentes reprises l'honorable M. Madier de Montjau a fait — d'une réduction qui ferait de notre ambassade une simple légation. Sans doute, une légation bien occupée pourrait répondre aux besoins de notre diplomatie auprès du Saint-Siège ; mais le moment serait mal choisi pour faire une proposition pareille.

Dans la situation que je rappelais tout à l'heure, dans cette situation confuse et troublée où vit l'Europe, le Pape a aussi ses amertumes... Est-ce à nous d'y ajouter ?

On a dit récemment que le Pape ne pouvait compter que sur la France. Si l'on entendait par là qu'il pût espérer de la France un concours quelconque pour le relèvement du pouvoir temporel, c'est une illusion qu'il serait impossible de laisser subsister.

Assurément, aucun Gouvernement en France — je ne sais si un autre Gouvernement, fondé sur d'autres principes que les nôtres, agirait autrement — aucun Gouvernement ne consentirait à prendre une semblable responsabilité. En tout cas, j'affirme que ce n'est pas du Gouvernement républicain qu'on peut l'espérer ou qu'on peut le craindre.

Mais, Messieurs, moins le Pape dispose aujourd'hui de cette force et de cette puissance matérielle qui jouent un si grand rôle dans le monde, plus, il me semble, la République française doit s'honorer en ne retranchant rien des témoignages de son respect envers la haute autorité morale qu'il représente. (Applaudissements à droite et au centre)

— L'amendement a été rejeté.

Le droit de visite sur la Côte d'Afrique.

Séance de la Chambre des députés du 19 novembre.

M. Alfred Kœchlin pose deux questions au Ministre des affaires étrangères.

Je demande d'abord s'il est exact que le Gouvernement français ait consenti à un droit de visite des navires français, sur la côte orientale d'Afrique, par les navires allemands et anglais.

Je demande, en second lieu, s'il est également exact que le Gouvernement français ait détaché un navire de notre escadre de Madagascar, ou d'ailleurs, pour participer, conjointement avec les escadres allemande et anglaise, au blocus de la côte de Zanzibar.

M. René Goblet, Ministre des affaires étrangères. — L'affaire au sujet de laquelle l'honorable M. Kœchlin vient de m'interroger a donné lieu à des pourparlers qui n'ont abouti encore à aucun accord formel. Je suis, par conséquent, un peu surpris qu'il en ait été question à une tribune étrangère, qu'on y ait parlé d'engagements pris par la France, et surtout d'engagements impliquant une coopération de notre part sur les côtes orientales d'Afrique avec les Gouvernements anglais et allemand.

Vous savez, Messieurs, quelle est la situation de ces deux Gouvernements sur la côte orientale d'Afrique : ils y ont des possessions ; nous n'en avons pas. Ils ont rencontré, à l'occasion de ces possessions, des difficultés, comme celles que nous avons rencontrées nous-mêmes dans d'autres régions lointaines, et nous ne pouvons que souhaiter qu'ils en sortent à leur avantage, dans l'intérêt de la civilisation. Il est très naturel que ces Gouvernements se soient préoccupés des moyens d'empêcher des importations d'armes qui ne pouvaient que favoriser le développement de la rébellion. C'est à ce point de vue que la question m'a d'abord été présentée, et qu'on m'a demandé si le Gouvernement français serait disposé à accepter la visite des bâtiments de commerce portant son pavillon. Ce n'est qu'ultérieurement que la question de la traite a été soulevée et est venue se joindre à la première. Quelle que soit l'importance de cette seconde question, la Chambre comprend dès à présent que notre réponse ne pouvait pas être la même sur les deux points.

En ce qui concerne l'importation des armes, nous avons dit que si les Gouvernements anglais et allemand qui ont, je le répète, des possessions sur la côte orientale d'Afrique, croyaient pouvoir y établir un blocus déterminé, temporaire, effectif, comme nous l'avons fait dans des circonstances analogues en 1883, en Annam, le droit de visite sur les bâtiments portant n'importe quel pavillon, au point de vue de la détention des armes, c'est-à-dire de la contrebande de guerre, en découlerait naturellement en vertu des principes du droit international. Voilà pour le transport des armes.

En ce qui concerne la traite des esclaves, vous savez que le droit de visite n'a jamais été accepté en France. Bien que la France soit aussi opposée qu'aucune autre nation à ce criminel trafic et bien qu'elle s'honore d'avoir pris l'initiative de la suppression de l'esclavage dans ses colonies, elle n'a jamais cru que, même à un intérêt de cet ordre, elle pût sacrifier la dignité de son pavillon et permettre aux navires étrangers de visiter les bâtiments qui le portent.

Le traité qui avait été conclu en 1841 à Londres, et qui avait pour objet de réglementer à ce point de vue le droit de visite, avait été accepté par le Gouvernement français. Le Gouvernement dut renoncer à le ratifier devant l'opposition des Chambres et de l'opinion publique ; c'est à cette époque que remontent ces discussions passionnées sur le droit de visite dont vous avez trouvé, ces temps derniers, quelques échos dans la Presse.

En 1843, une nouvelle convention intervint entre le Gouvernement anglais et le Gouvernement français, convention d'après laquelle il n'était pas permis, sauf le cas de piraterie, de visiter et de capturer un bâtiment portant le pavillon français. On ne pouvait, aux termes des instructions qui avaient été données aux deux marines, visiter les navires qu'au point de vue de la vérification de leurs papiers, et si, dans cette vérification, l'on arrivait à reconnaître qu'un navire portant le pavillon français ou anglais transportait des esclaves, le bâtiment étranger qui avait fait cette inspection, au point de vue des papiers, avait bien le droit de signaler le fait et d'en saisir l'autorité de la nation intéressée, mais c'était à celle-ci seulement qu'il appartenait d'exercer la répression.

Tel était le régime établi par la convention de 1843, qui a duré dix ans, mais qui, à l'expiration de ces dix années, n'a pas été renouvelée. On dit que depuis cette époque le trafic des esclaves s'est développé, et que notamment il se fait sur la côte de Mozambique par le moyen de petits boutres arabes qui reçoivent des lettres de francisation dans un port français, à Mayotte ou à Nossi-Bé.

Je crois, Messieurs, qu'on a singulièrement exagéré, qu'il a pu y avoir

quelques abus, mais qu'ils n'ont pas la gravité qu'on a voulu leur donner dans ces derniers temps. Je crois surtout que des faits de cette sorte ont peu d'importance auprès du trafic d'esclaves très considérable qui se pratique dans l'intérieur même de l'Afrique ou sur la côte nord.

Vous savez quelle campagne vigoureuse a été récemment entreprise par M. le cardinal Lavigerie contre la traite des esclaves (Très bien ! très bien ! à droite). Je ne sais si cette idée de la répression de la traite a été le principal mobile de l'œuvre qu'entreprennent à leur tour l'Angleterre et l'Allemagne (mouvements divers), mais c'est assurément l'un des buts qu'elles poursuivent et nous ne pouvions refuser de nous y associer. Il est certain que dans ces derniers temps, quelques abus peuvent avoir été commis parce que notre surveillance dans ces régions est insuffisante — ce qui tient au petit nombre des bâtiments composant notre division navale de l'Océan Indien.

Nous avons donc, même avant les derniers pourparlers et aussitôt que nous avons entendu dire que la traite des esclaves se développait sur cette côte, nous avons pris immédiatement les mesures nécessaires ; il a été décidé — et j'ai confirmé cette résolution dans les pourparlers que j'ai eus avec les représentants des deux autres puissances — il a été décidé que nous détacherions de la division navale de l'Océan indien un bâtiment qui serait spécialement affecté, non pas le moins du monde au blocus, il n'est pas question de cela, mais à la surveillance de notre pavillon, afin d'empêcher que ce pavillon ne servit, bien malgré nous, au trafic des esclaves. (Très bien ! très bien !)

Des instructions ont été envoyées en ce sens par M. le Ministre de la marine : de nouvelles instructions seront envoyées par lui et par le Ministre des affaires étrangères pour que, dans nos différents ports, nos agents ne donnent pas trop facilement la francisation à ces petits bâtiments dont j'ai parlé et pour que, d'autre part, ils les surveillent très exactement aux ports d'embarquement, au point de vue de leur chargement.

Voilà les instructions qui ont été données. Vous voyez qu'il ne s'agit nullement de participer au blocus. Nous en sommes à ce point, et, permettez-moi de dire qu'en présence des commentaires erronés qui se produisent dans la Presse, je ne puis que me féliciter que l'honorable M. Kœchlin, reproduisant la demande qu'il m'adressait l'autre jour, m'ait permis de donner ces éclaircissements.

Si d'autres engagements nous étaient demandés, nous nous inspirerions des principes que je viens de rappeler et dont nous ne nous sommes pas écartés. La Chambre peut voir que, dans tout ce qui a eu lieu jusqu'ici, nous n'avons rien abandonné des droits et des traditions de la France.

Quoi qu'il ait pu dire l'autre jour M. Kœchlin dans un discours qui a été publié mais qui n'avait pas été entendu (réclamations sur divers bancs), je puis affirmer qu'on a, au quai d'Orsay, un sentiment très élevé des droits et de la dignité de la France et que notre diplomatie exerce son action, partout où il convient, avec mesure sans doute, mais aussi, je le répète, avec fermeté. (Applaudissements sur un grand nombre de bancs.)

M. Alfred Kœchlin. — Je remercie M. le Ministre des explications qu'il vient de me donner.

M. le Président. — L'incident est clos.

A propos du budget du Ministère du commerce, M. Hanotaux a, dans la séance de la Chambre des députés du 29 novembre, présenté les observations suivantes au sujet des **traités de commerce** de la France :

Vous savez, Messieurs, que notre traité de commerce avec la Turquie arrive à expiration au mois de mars 1890. D'autre part, les traités de commerce avec la Belgique, le Portugal, la Suède et la Norvège, l'Espagne et la Suisse expirent le 1^{er} février 1892.

Mais, si le gouvernement français ou bien les puissances étrangères jugeaient à propos de dénoncer les traités de commerce en question, la date des dénonciations est fixée au 1^{er} février 1891. Donc, en réalité, un délai de deux ans seu-

lément nous sépare du jour où il conviendra de prendre une décision dont l'importance frappe tous les yeux.

Vous savez, Messieurs, que quelque importantes que soient nos relations commerciales avec les pays que je viens d'énumérer, ce ne sont pas uniquement nos rapports avec ces puissances qui seront en cause, mais que nous nous trouverons en présence, ce jour-là, d'une des questions les plus graves qui puissent nous préoccuper, je veux dire celle de la clause de la nation la plus favorisée.

Vous entendez bien que je ne veux pas entrer ici dans le fond du débat. Mais, de deux choses l'une : ou la France jugera à propos de maintenir le système des tarifs conventionnels et des traités de commerce, ou bien elle croira que l'heure est venue de transformer son système économique. Dans l'une ou l'autre hypothèse, je crois que la nécessité s'imposera de réviser très sérieusement notre tarif général, soit pour nous défendre si nous prétendons nous protéger, soit pour négocier si nous désirons traiter.

Lors de la revision du tarif général sous le régime duquel nous vivons actuellement, les études préliminaires ont commencé plus de trois ans avant le vote définitif du tarif ; le Parlement s'est livré à une enquête qui a duré à elle seule plus d'un an.

Depuis 1878, des événements importants se sont passés dans le domaine économique ; je n'ai pas besoin de vous les signaler ; il suffirait de rappeler les discussions qui ont eu lieu dans cette Chambre sur les questions agricoles et sur la question des céréales, par exemple. Au point de vue industriel — ce fait suffit pour indiquer le mouvement qui s'est produit dans le monde — on signalait récemment que l'exportation des fils et des tissus de coton de l'Inde avait passé, en moins de dix ans, de 11 millions de livres à plus de 115 millions. On pourrait appliquer des observations du même genre à quantité d'autres branches de l'industrie.

Il s'est donc fait, depuis dix ans, une grande révolution dans la marche générale du commerce du monde. Cette révolution, il y a lieu de l'étudier et de se préparer à pourvoir aux moyens de défendre, à bref délai, notre industrie et nos marchés.

Je demande, d'une façon précise, à M. le Ministre du commerce, s'il ne pense pas que l'heure soit venue d'ouvrir, comme cela s'est fait à diverses reprises, sous l'Empire et avant 1878, une enquête sur notre situation économique en regard des puissances étrangères. Cette enquête porterait sur notre industrie, sur notre commerce, et sur l'industrie et le commerce des puissances avec lesquelles nous sommes en relations.

Il me semble que l'année 1889 est tout indiquée pour que cette enquête puisse être commencée. Elle verra se réunir à Paris de nombreux congrès, de nombreuses conférences où se rendront des spécialistes, des hommes particulièrement autorisés pour traiter ces problèmes. D'autre part, dans le cours de l'année 1889, des élections auront lieu qui poseront certainement cet ordre de questions devant le pays. Ne serait-il pas à désirer que l'opinion fût tenue au courant des travaux qui serviront à l'éclairer sur nos intérêts les plus graves ?

Je pose donc la question suivante à M. le Ministre du commerce : je lui demande si cette enquête est commencée, à quel point elle en est, et par quelle voie M. le ministre compte en porter les résultats, lorsqu'ils seront rassemblés, à la connaissance des intéressés et du pays. (Très bien ! très bien !)

M. Pierre Legrand, ministre du commerce et de l'industrie. — Messieurs, je n'éprouve aucune hésitation à répéter à la tribune la déclaration que j'ai déjà eu l'honneur de faire à l'honorable M. Hanotaux.

Le Gouvernement n'a pas encore résolu cette question. En effet, nous sommes en 1888 et les traités expirent en 1892. Nous avons encore heureusement du temps devant nous.

Mais ce dont je puis donner l'assurance à la Chambre, c'est que ces questions sont étudiées tous les jours dans le département du commerce ; les événements y sont suivis avec la plus grande attention, et, quand le moment sera venu, je

vous certifie, Messieurs, que nous vous apporterons tous les renseignements et tous les documents nécessaires pour que le Parlement puisse statuer, en parfaite connaissance de cause, sur le régime économique qu'il entend donner à la France.

Le ministère des affaires étrangères a fait distribuer un *Livre Jaune* de 427 pages contenant les documents relatifs à la conférence internationale sur le régime des sucres, sessions d'avril-mai et d'août 1888. Ce volume renferme, tout d'abord, les dépêches échangées soit entre M. Flourens, M. Goblet et lord Lytton, soit entre M. Goblet et M. Waddington, au sujet de cette conférence. Le 17 mars, lord Lytton transmet à M. Flourens l'invitation de lord Salisbury à reprendre les travaux de cette conférence le 5 avril suivant.

Le 29 mars, en acceptant cette invitation, M. Flourens fait parvenir à lord Lytton une note accompagnée d'un projet proposé par l'administration française pour satisfaire un vœu exprimé par le protocole de la conférence de Londres du 15 décembre 1887, aux termes duquel chaque Gouvernement représenté devait communiquer un projet indiquant les bases d'application du système de l'impôt sur les quantités produites.

Le 4 avril, M. Flourens fait connaître à lord Lytton les noms des représentants de la France : MM. Sans-Leroy, Pallain et Catusse, pour le ministère des finances, et Jusserand, conseiller à l'ambassade de Londres, pour le département des affaires étrangères. Le 19 avril, lord Lytton annonce que les plénipotentiaires anglais, pour la signature de la convention, étaient lord Salisbury et le baron Henry de Worms, et demande les noms des plénipotentiaires français, que le 21 avril M. Goblet lui désigne en la personne de MM. Waddington et Sans-Leroy.

Le 26 mai, lord Lytton transmet à M. Goblet les procès-verbaux de la conférence en lui exprimant le désir que ces délibérations soient tenues secrètes pour le moment et en exposant les dispositions du Cabinet de Saint-James au sujet de la rédaction définitive du traité. Dès le 30, l'ambassadeur anglais réclame une prompt réponse.

Le 2 juin, M. Goblet accuse réception et promet de répondre dès qu'il aura reçu lui-même la réponse des départements intéressés. Le 6 juillet, il transmet une note contenant l'expression définitive des vues du Gouvernement de la République sur le projet de convention. Le 3 août, lord Lytton propose le 11 août pour la réunion de la conférence en vue de la signature de la convention; et le 5 il transmet un exemplaire du projet de traité avec les modifications que les négociations postérieures au 12 mai y ont apportées.

Le 9, M. Goblet réclame, avant de prendre une décision finale, communication des réponses adressées par les autres puissances au Gouvernement britannique, et M. Egerton, chargé d'affaires, la fait le 11 août.

Le reste du volume contient les protocoles des séances (nos 8 à 26) tenues par la conférence du 6 avril au 30 août, des annexes, y compris à la page 389 les réserves de la France, le texte de la convention, la déclaration y annexée portant qu'une Commission se réunira dans huit mois, à partir du 30 août, c'est-à-dire en mai 1889, pour examiner les lois ou projets de lois destinés à mettre en vigueur le traité, et le protocole portant les déclarations et réserves de l'Autriche-Hongrie, du Brésil, du Danemark, de la France, de la Suède et de l'Egypte.

On a distribué à la Chambre des députés le projet de loi concernant l'établissement d'un régime douanier spécial pour les importations de la Tunisie en France. L'exposé des motifs est assez intéressant pour qu'il soit utile d'en citer les principaux passages.

Tout d'abord il rappelle les immenses progrès réalisés en Tunisie depuis l'établissement du protectorat, l'excellent état des finances de la régence, dont les recettes sont doubles aujourd'hui de ce qu'elles étaient à la veille de l'organisation politique actuelle. Cette prospérité est due en partie à l'énergie de nos

compatriotes qui ont apporté en Tunisie leur travail, leur industrie et leurs capitaux, et ont su mettre en valeur des domaines entiers jusqu'alors incultes. En moins de dix années, ils ont su régénérer ce sol appauvri.

Cependant, un malaise qui va toujours en augmentant se manifeste chez ces Français. Les produits qu'ils sont parvenus à tirer du sol africain et qu'ils croient pouvoir échanger avec ceux de la métropole doivent renoncer, pour la plupart, à prendre le chemin de la France. Nos ports leur sont fermés ou à peu près par les rigueurs de notre tarif général.

Les produits tunisiens sont frappés des taxes les plus élevées que comporte notre tarif douanier, tandis que, presque partout ailleurs, ils sont admis moyennant le paiement de droits modérés fixés par des Conventions. Conséquence de ce traitement différentiel : ralentissement, durant ces dernières années, dans le développement des exportations tunisiennes à destination de la France, en dépit du développement de la prospérité du pays et en sens inverse de nos importations, dont l'importance augmente chaque année dans la régence. En 1884, la part proportionnelle de la France dans l'ensemble des exportations de la régence était de 71 0/0; en 1885, elle tombe à 33 0/0; en 1886, à 16 0/0.

Où vont les produits de la régence? Voici ce que dit l'exposé des motifs :

L'Italie, principalement, grâce à la modification du tarif qu'elle applique aux provenances tunisiennes, a détourné à son profit le courant de ces exportations, et cela non-seulement au préjudice de notre Trésor, mais au détriment des industriels français et des producteurs tunisiens, car elle s'est réservé ainsi le marché des produits que la France pourrait faire venir, directement et dans d'excellentes conditions, de la régence.

Ainsi, la Tunisie a exporté en 1885-86 pour 5,600,000 francs de blé. Il en a été expédié environ 5 millions, soit la presque totalité, en Italie; pour 114,000 fr. seulement en France. Nos consommateurs français ont dû acheter leur blé en Italie, car il s'agit d'une espèce que notre sol ne produit pas, le blé dur, et qui s'emploie aujourd'hui en France avec succès pour la fabrication des pâtes alimentaires dont l'Italie a eu, en tout temps, la spécialité. Les droits imposés aux blés tunisiens à leur entrée dans nos ports sont, on le voit, préjudiciables aux producteurs tunisiens comme aux industriels et aux consommateurs français, sans que nos producteurs ruraux en retirent un avantage sérieux; ils favorisent indirectement la production étrangère.

Si on passe à l'article des huiles, on constate que la Tunisie en a exporté, pendant la même période, pour 4,800,000 francs. Sur cette somme, 2 millions figurent au compte de l'Italie, 654,000 francs seulement à celui de la France. Sur ce point, comme en ce qui concerne le blé, les producteurs tunisiens ne sont pas seuls lésés au profit de l'Italie; les industriels français eux-mêmes, dans la région qui semblerait devoir craindre le plus la concurrence des huiles étrangères, dans le département des Bouches-du-Rhône, ont adressé au Gouvernement des pétitions pour obtenir l'admission en franchise des huiles tunisiennes.

En ce qui touche les vins, la situation de nos compatriotes est on ne peut plus digne d'intérêt. Ce sont eux qui, à proprement parler, ont introduit la vigne en Tunisie; c'est jusqu'ici exclusivement entre leurs mains que se développent et prospèrent déjà des exploitations très considérables; et cependant ils nous voient frapper leurs produits d'une taxe presque prohibitive, pour aller nous approvisionner en Espagne et, jusqu'à ces derniers temps, en Italie, d'où nous importons en 1885 pour 46 millions de vins.

Il ne leur reste naturellement d'autre ressource, comme aux producteurs de céréales, que d'abandonner leur exploitation, perdre le fruit de leur travail et de leur esprit d'entreprise, ou d'expédier leurs vins en Italie, où ils sont frappés d'un droit encore très fort, mais inférieur pourtant à celui qu'ils payent en France, et auquel ne vient s'ajouter qu'un fret peu important.

Il est urgent de mettre fin à un pareil état des choses. C'est là pour nous, non-seulement une question économique dont l'importance suffirait d'ailleurs

à justifier le dépôt du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute sanction, mais une question politique au premier chef, car nul ne contestera qu'il ne soit peu équitable et peu prudent de détourner vers d'autres pays que le nôtre le commerce et les relations qui devraient unir de jour en jour davantage la nation protectrice au pays protégé.

Ce sont ces raisons qui ont décidé le Gouvernement à déposer le projet de loi qui suit :

Article premier. — Sont admis en franchise, à l'entrée en France, les produits d'origine et de provenance tunisienne ci-après dénommés :

Les céréales, les huiles d'olive et de grignon, les animaux de race chevaline, asine, mulassière, bovine, ovine, caprine et porcine; les volailles mortes ou vivantes, le gibier mort ou vivant; le même régime étant appliqué aux articles similaires de provenance française à leur entrée en Tunisie.

Art. 2. — Les vins et spiritueux d'origine et de provenance tunisienne payeront, à leur entrée en France, un droit de 3 0/0 *ad valorem*; ce droit pourra être converti en un droit spécifique de 0 fr. 75 par hectolitre.

Les autres articles d'origine et de provenance tunisienne non dénommés ci-dessus payeront, à l'entrée en France, les droits auxquels les articles similaires provenant de France sont assujettis à leur entrée dans la régence.

Des décrets du Gouvernement pourront transformer, pour le tarif d'importation en France, les droits *ad valorem* en droits spécifiques équivalents.

Il est convenu aussi que le bénéfice des dégrèvements ou exemptions qui seraient effectués ultérieurement par le Gouvernement beylical sur l'importation de certains produits en Tunisie sera appliqué, par le Gouvernement de la République française, aux articles similaires d'origine et de provenance tunisienne à leur entrée en France.

Sont exceptés des dispositions qui précèdent : 1^o les produits qui sont frappés de prohibition à l'importation en France par suite de monopole, de mesure sanitaire, etc. ; 2^o les denrées désignées spécialement au tableau E de la loi du 7 mai 1881.

En exécution de l'article 18 de la convention télégraphique internationale signée à Saint-Petersbourg le 22 juillet 1873, l'ambassade d'Allemagne à Paris vient de donner avis au Gouvernement de la République de l'adhésion de la République Argentine à la susdite convention (1).

GRANDE-BRETAGNE

Question de la traite en Afrique.

CHAMBRE DES LORDS (*séance du 6 novembre*). — A la Chambre des lords, lord Harrowby et l'évêque de Carlisle ont demandé des explications au sujet

(1) Liste des pays qui ont adhéré à la convention télégraphique de Saint-Petersbourg :

Autriche-Hongrie (pour la Bosnie et l'Herzégovine), 12 juillet 1880.

Brésil, 4/16 juillet 1887.

Bulgarie, 18 septembre 1880.

Egypte, 13 février 1877.

France (pour la Cochinchine), 26 mai 1884 ; — (pour le Sénégal), 1^{er} juillet 1885.

Grande Bretagne (pour le Royaume-Uni, les Indes, Gibraltar), 7 janvier 1876 ; — (pour l'Australie du Sud), 25 juillet 1879 ; — (pour Victoria), 9 juin 1879 ; — (pour Natal), 2 avril 1881 ; — (pour le Cap), 9 décembre 1881 ; — (pour la Tasmanie), 24 juillet 1885.

Japon, 17/29 janvier 1879.

Luxembourg, 26 janvier 1876.

Monténégro, 14 février 1881.

Roumanie, 15 janvier 1876.

Siam, 21 avril 1883.

Tunisie, 29 mars 1885.

des faits qui se sont passés dans l'Afrique orientale. Ils craignent que, si des mesures efficaces ne sont pas prises conjointement avec l'Allemagne, l'œuvre civilisatrice des Missions anglaises dans ces parages ne soit mise en péril.

Lord Salisbury a répondu :

Je partage l'opinion que les troubles sont dus aux menées de l'agence pour la traite qui opère sur les côtes de l'Afrique. Ce qui fortifie cette opinion, c'est le fait de l'augmentation considérable de la traite dont les horreurs ont été révélées au monde civilisé par les récits du cardinal Lavignerie. Toutefois, si le trafic des esclaves n'est pas la seule cause des calamités survenues sur la côte orientale, il y a des fautes que l'on reproche, à tort ou à raison, à la Société allemande.

Il est facile de comprendre la raison qui a fait que le gouvernement allemand, lorsqu'il eut résolu d'empêcher la traite des esclaves et l'importation des armes, a demandé au gouvernement anglais s'il était disposé à prendre des mesures analogues. Si la côte anglaise était restée ouverte, le commerce des esclaves et celui des armes se seraient faits par là.

Il était sage d'accepter la coopération de l'Allemagne pour des mesures purement navales, sans aucune intention d'entreprendre une action militaire; cette coopération avait d'autant plus de raison d'être qu'elle permettait à l'Angleterre de maintenir une des choses qui lui sont le plus chères : l'indépendance du Sultan de Zanzibar; tandis que, en restant à l'écart, nous aurions exposé ce souverain à des dangers contre lesquels nous aurions pu difficilement le protéger.

Une autre considération, celle-ci décisive dans l'opinion de lord Salisbury, avait son fondement dans la difficulté résultant du refus de la France d'accorder le droit de visite sur tous les vaisseaux.

Cet état de choses existe depuis très longtemps, lord Salisbury ne veut pas prononcer le mot « blâme » en parlant de la conduite du gouvernement français. Il ne doute pas que la France ne désire autant que l'Angleterre empêcher la traite des esclaves, mais il reconnaît aussi qu'il peut y avoir des considérations nationales du plus grand intérêt qui ont dicté la conduite suivie. Le fait n'en reste pas moins le même : la France refuse le droit de visite, et nous ne pouvons pas, ajoute lord Salisbury, visiter les vaisseaux portant le pavillon français.

Lord Salisbury continue en faisant observer qu'il n'y a guère de ports français dans ces eaux, et que les patentes sont facilement obtenues des autorités françaises à Madagascar.

Nous avons certaines preuves que la traite a eu lieu d'une façon très active sous le pavillon français. Nous ne pouvions pas l'arrêter, parce que nous n'avons pas le droit de visiter les navires français. Nous avons insisté très vivement sur ce point auprès de l'Allemagne, et les deux puissances se sont adressées au gouvernement français. Celui-ci, quoique peu disposé à abandonner une politique traditionnelle, a déclaré qu'il consentait à regarder le blocus tel que nous le proposons comme donnant accidentellement le droit de visiter les navires n'importe sous quel pavillon. Par cet arrangement, nous obtenons, pour la première fois, et cela à une valeur sans prix, le pouvoir d'arrêter et de visiter tous les navires. Nous sommes heureux d'ajouter que le gouvernement français ira plus loin : il est probable qu'il enverra un vaisseau pour coopérer aux opérations navales qui sont sur le point de commencer. Devons-nous ne pas saisir l'occasion, dans la crainte que les indigènes puissent nous confondre avec les Allemands ? Cela serait une raison peu sérieuse de refuser d'appliquer d'une manière plus efficace la politique traditionnelle de l'Angleterre. Si nous refusions d'accepter l'assistance d'autres nations pour des raisons semblables, nous exposerions notre sincérité à de graves soupçons.

En ce qui concerne l'observation de lord Harrowby, que l'Allemagne n'est pas liée par un acte spécial contre la traite des esclaves, le marquis de Salisbury dit qu'il est vrai que les Allemands n'ont pas d'engagement à cet égard,

mais ce qui est de nature à empêcher radicalement la traite des esclaves, c'est l'établissement de colonies sur la côte, d'autant plus que les Arabes qui sont employés ne prêtent leur concours qu'avec la plus grande appréhension et avec dégoût.

CHAMBRE DES COMMUNES (*séance du 6 novembre*). — M. Sidney-Buxton annonce qu'il proposera prochainement une motion déclarant qu'en présence de la détresse croissante que cause en Afrique la traite des esclaves et de la grande responsabilité qui pèse de ce chef sur les nations européennes, le moment est venu de mettre en vigueur la déclaration du congrès de Vienne de 1815 et de la conférence de Vérone de 1822 contre la traite des esclaves. Il demandera donc que les puissances soient invitées à tenir une conférence à Londres pour examiner les mesures à prendre en vue d'arriver à la suppression effective de l'esclavage, suppression conforme à la justice et au droit des gens.

CHAMBRE DES LORDS (*séance du 20 novembre*). — Lord Granville a invité lord Salisbury à s'expliquer sur la différence entre la déclaration qu'il a faite précédemment devant la Chambre, et celle de M. Goblet à la tribune française, au sujet du droit de visite sur la côte de Zanzibar. (V. plus haut, p. 341.)

Lord Salisbury a répondu qu'il désire éviter de dire une parole qui serait de nature à nuire aux négociations qui continuent, mais il estime que la façon d'envisager la question des deux puissances, d'après une communication verbale, n'a pas été modifiée depuis lors. Il croit que, dans la pratique, les concessions faites par le gouvernement français permettront au gouvernement anglais de mettre fin à la traite des esclaves. Cela résultera surtout de la marche régulière du blocus plutôt que d'une concession quelconque et particulière du gouvernement français.

L'orateur désire seulement indiquer que l'objection du gouvernement français est plutôt théorique, et que dans la pratique aucune difficulté ne s'élèvera.

« Le gouvernement anglais, a ajouté le chef du cabinet, avait cru que le gouvernement français était disposé à envoyer un bâtiment pour prendre part aux opérations du blocus. M. Goblet a corrigé cette appréciation en déclarant qu'un vaisseau serait détaché dans le but unique de surveiller les navires sous pavillon français sur la côte de Zanzibar. Cette déclaration apporte une légère différence, mais qui n'en est pas une dans la pratique. La seule difficulté qu'éprouvait le gouvernement avait trait aux navires portant le pavillon français. Du moment que la surveillance de ces bâtiments existera, toutes les difficultés sont levées, puisque l'Angleterre a des traités avec toutes les autres puissances. »

Lord Dunraven a appelé ensuite l'attention de la Chambre sur la correspondance relative à la traite des esclaves sur la côte de l'Afrique orientale. Il estime que cette correspondance soulève des difficultés qui sont de nature à faire naître beaucoup de dangers. Lord Dunraven désire des explications du gouvernement qui lui fassent voir que ces dangers sont purement imaginaires. Existe-t-il un traité en règle ou en voie de conclusion avec l'Allemagne? Il demande aussi à savoir ce qu'on entend par blocus et jusqu'à quel point l'Angleterre est engagée.

Si l'Allemagne bloque une partie de la côte ou même Zanzibar, lord Dunraven croit que l'Angleterre court le risque de se trouver dans une situation fautive dont elle ne pourrait se dégager que difficilement.

Lord Salisbury a répondu que lord Dunraven semble accepter le memorandum du comte de Leyden, le chargé d'affaires allemand, comme une déclaration politique de l'Angleterre, tandis que le seul acte qui engage le gouvernement anglais est la communication du ministère des affaires étrangères au comte de Hatzfeldt portant la signature de l'orateur. Tout autre document n'engage pas l'Angleterre.

Lord Salisbury croit que lord Dunraven a exagéré l'importance du memorandum du comte de Leyden, qui ne contient une menace d'action militaire qu'à titre de précaution. L'Angleterre s'est seulement engagée à participer à certaines opérations navales, mais n'a pas la moindre intention de prendre part à des opérations militaires.

« Il existe — dit l'orateur — plusieurs exemples de blocus d'une partie d'un territoire dont les habitants s'étaient révoltés contre leur souverain. Nous agissons comme alliés du sultan contre les insurgés et les marchands d'esclaves. Nous n'avons aucune raison de croire que le gouvernement français ait le moindre doute au sujet de la légalité de la position prise par l'Angleterre. Il est donc impossible de voir comment un différend pourrait surgir à ce propos avec la France.

« Lord Dunraven paraît croire que le gouvernement allemand nous a influencés dans cette circonstance dans un esprit de haine contre la France, mais c'est justement le contraire qui est arrivé. Il n'y a dans ce blocus aucun sentiment d'hostilité de la part de l'Allemagne à l'égard de la France. Le bâtiment que cette nation envoie à Zanzibar y va pour empêcher des abus de se commettre sous le pavillon français : on n'a donc pas à craindre de complication avec la France au sujet du blocus. »

Lord Salisbury pense que les deux flottes anglaise et allemande doivent agir séparément ; c'est aussi l'avis des deux amiraux, mais il hésite à lier l'amiral anglais par une prohibition absolue qui pourrait être préjudiciable à un moment donné ; il suffit que les amiraux connaissent le sentiment de leurs gouvernements respectifs à cet égard. Cependant, lord Salisbury espère que les opérations jugées nécessaires sur les points où les intérêts de l'Angleterre sont en cause seront confiées aux vaisseaux anglais.

« En ce qui concerne l'esclavage, dit le chef du cabinet en terminant, l'Angleterre n'innove pas ; elle fait seulement plus énergiquement ce qu'elle a entrepris depuis bien des années. Ce n'est pas un mal qu'une puissance aussi grande que l'Allemagne prête, en cette circonstance, son concours actif. Lorsqu'on aura réussi à supprimer la traite des esclaves, l'Angleterre devra obtenir une part de contrôle sur les opérations de la côte et alors elle sera dans une position meilleure pour venir en aide à son allié, le sultan de Zanzibar, afin d'assurer son indépendance. »

Lord Salisbury, répondant ensuite à lord Kimberley, ajoute que le gouvernement a reçu des assurances du ministre de Portugal qui font croire que cet Etat coopérera aux opérations du blocus.

CHAMBRE DES COMMUNES (*Séance 29 novembre*). — En réponse à une question de M. A. Pease, sir J. Fergusson, sous-secrétaire d'Etat du Foreign Office, déclare que le Gouvernement de Sa Majesté la Reine a appris par télégraphe que le cuirassé britannique *Griffon* avait abordé le steamer belge *Brabo*, ayant à bord des ouvriers employés par contrat au nom de l'Etat indépendant du Congo. Le *Griffon* a emmené deux de ces ouvriers qui prétendaient avoir été embarqués contre leur gré. Puis le *Brabo* a poursuivi sa route.

Le Gouvernement britannique n'a pas reçu d'autres détails ; mais il est certain que le *Brabo* ne pouvait être capturé en vertu des traités, car il n'était pas engagé pour la traite des esclaves ni équipé dans ce but.

Le ministre de Belgique a communiqué au Foreign-Office copie des contrats d'engagement des ouvriers, contrats qui contiennent toutes les garanties nécessaires contre le recrutement par la force (*compulsion*). En conséquence ordre a été donné de remettre entre les mains du consul de Belgique les deux ouvriers enlevés au *Brabo* par le *Griffon*.

Répondant ensuite à une interpellation, sir James Fergusson a dit que le Gouvernement, en présence de la guerre civile qui désole l'île de Samoa, a pris une attitude de neutralité et que le consul, en vertu des instructions qu'il a

requies, s'abstiendra d'intervenir, sinon pour protéger la vie et les propriétés des nationaux anglais. Sir James Fergusson ne peut dire quels moyens emploieront les puissances pour ramener la paix à Samoa, mais l'Angleterre a le plus vif désir d'y voir l'ordre rétabli.

M. Smith, répondant à M. Buchanan, a déclaré que les officiers responsables ne sont pas d'avis qu'il faille renforcer l'armée d'occupation d'Egypte par suite de l'envoi d'un bataillon de troupes anglaises à Souakim, mais que le Gouvernement anglais supportera entièrement les frais de transport du bataillon du Caire à Souakim et de Souakim au Caire. M. Smith a ajouté que cet envoi de troupes ne masque pas une expédition dans l'intérieur du Soudan, mais concerne seulement la défense de Souakim contre une attaque.

Question égyptienne.

CHAMBRE DES COMMUNES (*Séance du 1^{er} décembre*). — La Chambre reprend la discussion du chapitre du budget des dépenses relatif à la diplomatie.

M. John Morley demande des explications sur la nouvelle politique du Gouvernement au sujet de Souakim. Il dit que les sacrifices d'argent et de sang faits à Souakim depuis six ans dans l'intérêt des Arabes et de l'Egypte, ainsi que pour assurer et développer la civilisation à l'intérieur du Soudan, n'ont abouti qu'à un résultat négatif. Passant ensuite en revue les événements qui se sont déroulés depuis le mois dernier, l'orateur constate que les tribus hostiles sont revenues en force à un mille à peu près de Souakim. Depuis lors, toute tentative pour les déloger a été vaine. Il va falloir envoyer dans la ville assiégée un renfort de troupes anglaises.

Il proteste énergiquement contre toute idée d'entreprendre en 1889 une aussi sanglante expédition que celle de 1864 à 1885. Souakim est une position inutile, sans valeur, et sur laquelle on ne pourrait appuyer la moindre opération, surtout s'il s'agit d'assurer la suppression de la traite des esclaves.

M. Morley ajoute que de nombreux officiers parlent dans le même sens dans leurs rapports. Souakim n'est pas, en effet, la seule place des côtes de la mer Rouge où l'on embarque des esclaves pour Djeddah.

La mobilisation de deux régiments pour le service de Souakim constituerait une lourde charge pour l'Egypte, dont la situation financière est déjà embarrassée.

M. Morley termine en demandant à la Chambre d'exprimer clairement son opinion de façon que le Gouvernement anglais soit amené à examiner s'il ne doit pas donner au Gouvernement égyptien le conseil d'abandonner Souakim, ce qu'il déplorerait vivement, de faire un effort plus sérieux pour mettre fin à la traite des esclaves et faire pénétrer la civilisation dans le Soudan. M. Morley espère que le Gouvernement n'adoptera pas cette dernière politique, non-seulement futile, mais désastreuse.

Le général sir Lewis Pelly déclare que personne n'admire plus que lui la bravoure des soldats et officiers anglais qui travaillent à la suppression de la traite des esclaves dans la mer Rouge; mais il ne croit pas au succès de l'entreprise. La traite des esclaves en Egypte ne peut être supprimée que par les progrès de la civilisation.

Sir J. Fergusson rappelle combien les opérations auxquelles on s'est livré en 1884 et 1885 aux environs de Souakim ont coûté d'hommes et d'argent. Leur insuccès empêchera le Gouvernement de se lancer dans une entreprise de même envergure. A l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, Souakim était le dernier point conservé par les Egyptiens sur les côtes de la mer Rouge. Depuis, la garnison de cette place a gardé une attitude purement défensive. Quant aux attaques des Arabes, l'orateur rappelle les remarquables paroles de lord Salis-

bury qui déclare que ces attaques et les attaques opérées sur d'autres points ne sont que le ressac marquant la vague de la civilisation qui avance.

Deux politiques seulement sont possibles : ou nous devons rester à Souakim complètement sur la défensive, ou bien nous devons entreprendre des opérations sur une grande échelle pour repousser les forces ennemies à une grande distance et rendre à l'avenir leurs attaques impossibles.

La garnison de Souakim, ajoute sir Fergusson, ne peut pas réduire les forces considérables d'Arabes qui sont munis d'armes de précision, et, en présence d'attaques obstinées, il a été nécessaire d'envoyer des renforts pour maintenir la défensive. Faut-il rappeler que la garnison est enfermée à Souakim. Le Gouvernement égyptien peut-il permettre que la situation se prolonge ainsi? M. Morley demande-t-il que les troupes égyptiennes soient embarquées et que la population soit abandonnée et réduite à demander grâce aux Arabes?

M. Morley interrompt en disant que c'est une alternative à choisir.

Sir J. Fergusson réplique que la Chambre rejetterait, sans un moment d'hésitation, semblable politique (Applaudissements) et que la seule façon d'agir est de chasser les assaillants. D'après les autorités militaires, les forces égyptiennes envoyées sont absolument suffisantes, mais pour être assurés de n'avoir pas d'insuccès, nous avons autorisé l'envoi de troupes anglaises.

Le danger de Souakim a été beaucoup exagéré : les autorités n'ont pas le moindre doute sur le succès de l'expédition actuelle pour chasser les tribus hostiles ; mais, même s'il y avait succès sur ce point là, la prise de la place serait absolument impossible. Le Gouvernement dont la politique est strictement défensive, espère que ce sera la dernière expédition nécessaire.

L'orateur réfute l'assertion de M. Morley, d'après laquelle Souakim est inutile pour la suppression de l'esclavage ; l'abandon de cette place amènerait une augmentation considérable de la traite.

Sir J. Fergusson parle du concours pour la répression de la traite qu'il a trouvé chez un Gouvernement ottoman du voisinage de Djeddah.

La formation d'un bataillon nègre et d'un escadron égyptien coûtera chaque année 52,000 livres sterling.

Le Gouvernement égyptien est à même de remplir tous ses engagements ; il a, cette année, un excédant de 500,000 liv. st.

La baisse du Nil n'a soustrait que 250,000 acres à la culture.

Le cabinet anglais a proposé au cabinet de Bruxelles de prendre part à la conférence internationale chargée d'étudier les moyens proposés par le cardinal Lavigerie pour hâter la suppression de la traite. Le cabinet a contracté avec l'Allemagne une alliance pour atteindre ce but sur la côte de Zanzibar.

Dans le même but le Gouvernement a favorisé le développement des Sociétés dont la mission est de défendre les marchés légitimes qui peuvent seuls remplacer la traite sur la côte orientale et occidentale.

Sir Fergusson demande un vote d'approbation.

M. Morley s'y oppose.

M. Allisou est d'avis, pour être sûr de ne pas aller trop loin, de se retirer de Souakim.

M. Stanhope dit que le Gouvernement veut simplement faire lever le siège de Souakim, ce qui peut être fait facilement et rapidement. La retraite serait une tache pour l'Angleterre.

Après des discours de MM. Horwath, Labouchère et Churchill, la Chambre rejette la demande de M. Morley par 136 voix contre 101.

La séance est levée.

BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

Revue des Deux-Mondes.

1^{er} novembre. — *L'Algérie de 1848 à 1851*, par Camille Rousset. — *Notre artillerie de campagne*. — *La loi des faillites*, par Arthur Desjardins. — *Les grandes fortunes en Angleterre : les salaires et les grèves, le roi des brasseurs, un commerçant réformateur, fermiers et pionniers millionnaires*, par C. de Varigny. — *Les Afghans et la question indo-russe*, par G. Valbert (d'après deux voyageurs français).

Nouvelle Revue.

1^{er} octobre. — *La neutralité belge violée par l'Allemagne*, par M^{me} Juliette Adam. (Article à sensation qui a soulevé de vives protestations, en Belgique notamment). — *M. Rouher*, par le marquis de Castellane.

15. — *Le nonce à Vienne*, par un catholique français. — *La révision constitutionnelle*, par A. Vavasour. — *La question des étrangers*, par Z. Marcas. — *L'antisémitisme en Allemagne au XIV^e siècle*, par J. Zeller. — Lettre sur la politique extérieure, par M^{me} Adam (réponse aux objections faites à son article sur la neutralité belge).

1^{er} novembre. — *Gambetta*, par le marquis de Castellane. — *Les héritiers de Henri V*, par le prince de Valori. — *Les étrangers devant la loi belge*, par Henri de Nimal.

Revue internationale.

10 novembre. — *La jeunesse d'un grand homme*, par D. Melegari (analyse et extraits de deux publications récentes relatives à Cavour). — *Le paysan canadien*, par A. Fortier. (Description de mœurs qui semblent se rapprocher de celles de l'âge d'or.) — A travers les Revues allemandes (analyse d'un article de « *Unsere Zeit* », consacré à l'histoire de la Roumanie).

25. — *La monarchie franque*, par Amédée Roux (d'après l'ouvrage de M. Fustel de Coulanges).

Revue britannique.

Juillet. — *Un Etat chrétien au XIX^e siècle*, par L. de Chauvigny. — *Les Flamands chez eux*.

Août. — *La Prusse et la France en 1859*, par E. de Bonnal. — *Le cardinal Maury*, par A. de Vignerie. — *Les Chinois en Australie*.

Revue politique et littéraire.

6 octobre. — *L'Empereur d'Allemagne à Rome*, par Eugène Rendu. — *A propos du journal de Frédéric III*, par Ernest Lavisse.

13. — *La France au Soudan*. — *Les armées étrangères : Bulgarie*, par Th. Cahu.

20. — *L'incitent Strossmeyer*, par Slava-Roma. — *Scènes de la vie afghane*, par James Darmesteter. — *L'Empereur d'Allemagne à Rome* (appréciation de l'article de M. Rendu par la presse italienne).

27. — *La question africaine*, par Ch. Benoist.

3 novembre. — *Un côté de la question des étrangers*, par Emile Berr. — *Les études de législation comparée en France*, par Léon Aucoc. — *Les excursions d'un diplomate : le baron de Hübner*, par C. de Varigny. — *L'avenir de M. Crispi*.

Revue historique.

Juillet-Août. — *Louis le Gros et ses palatins*, par M. Luchaire. — *Prépa-*

ratifs de l'expédition de Louis de France en Angleterre, en 1215, par Langlois.
 — *Mission du comte de Guines à Berlin (1769)*, par R. Hammond.
 Septembre-octobre. — *Etudes sur l'histoire de Marie Stuart : les relations diplomatiques*, par Martin Philippon. — *Le père Joseph et Richelieu : la préparation de la rupture ouverte avec la maison d'Autriche*, par G. Fagniez. — *L'expédition d'Ancone en 1832*, par Albert Mallet.

Revue de géographie.

Octobre. — *Le problème Chaco-Pilcomayo*, par M. Thouar. — *La Haute Guyane*, par M. Coudreau. — *Le Soudan français*, par P. Gaffarel.
 Novembre. — *La Russie et l'Angleterre dans l'Asie centrale*, par A. Vambery. — *Essai de colonisation de l'île d'Asinara par des Français (1768)*, par L. Drapeyron. — *Mouvement géographique*, par L. Delavaud (les archipels de la Polynésie, Nouvelle-Guinée, Société coloniale allemande, chemin de fer d'Asie mineure et de Perse).

Revue du Monde Latin.

1^{er} septembre. — *Les Chinois partout*, par Etienne Hulot.

Revue française de l'étranger et des colonies.

Septembre. — *La Révolution d'Haïti*, par A. Salaignac.

La Propriété industrielle.

(Organe du bureau international de Berne.)

1^{er} juin. — *L'exploitation obligatoire des brevets*. (Analyse d'un mémoire présenté à l'Institut des agents de brevets de Londres). — Lettre de M. Eugène Pouillet, le célèbre avocat de Paris, signalant les faits d'ordre législatif, diplomatique ou judiciaire, qui intéressent la propriété industrielle au point de vue international. — Lettre d'un juriconsulte anglais sur les marques de fabrique. — Etude d'un juriconsulte allemand, M. Kohler, sur le projet de loi suisse relatif aux dessins et modèles industriels. — Décisions de jurisprudence. — Analyse d'une loi sur les brevets publiée récemment dans l'Inde britannique. — Statistique de la propriété industrielle pour 1886.

1^{er} juillet. — *L'enquête anglaise relative aux marques de fabrique et aux dessins industriels*. — Loi suisse sur les brevets d'invention. — *Rapports entre la législation italienne et la convention internationale pour la protection de la propriété industrielle* (lettre d'un avocat de Turin). — Statistique des dessins et modèles industriels en France.

1^{er} août. — *La loi suisse sur les brevets devant les Chambres fédérales*. — Règlement anglais sur les brevets du 15 mai 1888 (arrangements internationaux et coloniaux). — Aperçu historique de la législation hollandaise sur les brevets.

1^{er} septembre. — *Projet de loi espagnol sur les brevets*. — Loi brésilienne du 14 octobre 1887 sur l'enregistrement des marques de fabrique et de commerce. — Jurisprudence belge en matière de propriété industrielle. — Lettre de M. Pouillet contenant d'intéressantes observations sur le projet soumis au Sénat français pour la réglementation des marques de fabrique et de commerce. — Analyse d'un projet de loi présenté au Parlement anglais pour la modification des règles relatives aux brevets, dessins et modèles de fabrique.

1^{er} octobre. — *Projet de révision de la loi anglaise de 1883 sur la propriété industrielle*.

1^{er} novembre. — *Formalités relatives à l'article 4 de la convention inter-*

nationale du 20 mars 1883. — Révision de la législation espagnole sur les marques de fabrique.

Le Droit d'auteur.

(Organe officiel du Bureau de l'Union internationale pour la protection des œuvres littéraires et artistiques.)

13 mars. — *Historique de la constitution de l'Union* (les Conférences diplomatiques). — Règlement d'exécution pour la loi fédérale suisse concernant la propriété littéraire et artistique. — Analyse d'une Conférence faite par un pasteur américain sur le *péché national de la piraterie littéraire*.

15 avril. — *Le programme du Bureau international.* — Projet de loi en Allemagne pour l'exécution de la convention d'Union. — Loi belge du 22 mars 1886 sur le droit d'auteur. — La protection des droits d'auteur en Amérique (d'après une Revue américaine). — Le mouvement actuel du commerce des livres en Allemagne.

15 mai. — *De la situation faite aux étrangers par la convention d'Union.* — Loi allemande du 4 avril 1888 pour l'exécution de la convention. — L'échange international des livres.

13 juin. — *La statistique internationale des œuvres littéraires.* — Jurisprudence de divers pays sur l'usurpation et la contrefaçon de titres d'ouvrages. — La propriété littéraire au Japon.

15 juillet. — *Etude sur l'application rétroactive de la convention d'Union.* — Accession du Luxembourg à l'Union. — Mesures prises en Angleterre pour l'exécution de la convention.

15 août. — *La propriété littéraire aux Etats-Unis* (analyse d'un important projet de loi).

15 septembre. — *Autour de la convention de Berne.* — De l'exécution publique des œuvres musicales sans idée de lucre ou dans un but de bienfaisance. — Décision de la Cour mixte d'Alexandrie (Egypte) reconnaissant la propriété littéraire (18 avril 1888).

15 octobre. — *Le Congrès de l'association littéraire et artistique internationale à Venise.* — Statistique des bibliothèques publiques en Europe.

15 novembre. — Loi allemande du 11 juin 1870 sur le droit d'auteur. — Les doléances des auteurs en Allemagne. — La propriété littéraire aux Etats-Unis.

Annales de droit commercial français, étranger et international.

Juin. — *Quelques mots sur la faillite en droit international privé*, par André Weiss. — Chronique allemande en ce qui concerne les faillites et les lois sociales, par M. Kohler. — Analyse du Code de commerce espagnol de 1886 (Sociétés diverses).

Août. — *La faillite en droit international privé*, par André Weiss (fin du travail plein de renseignements et d'aperçus ingénieux). — Chronique suisse de législation, de doctrine et de jurisprudence, en matière de droit commercial et industriel.

Octobre. — Chronique anglaise de législation, de doctrine et de jurisprudence en matière de droit commercial et industriel. — Chronique française sur la même matière.

Revue Algérienne et Tunisienne de législation et de jurisprudence.

Mai. — *Du mariage et de sa dissolution d'après la loi Mozabite*, par E. Zeys. — Décisions du Tribunal de Tunis sur des questions de droit international privé (lettre de change, mineur étranger).

Juin. — Exécution en Tunisie d'une décision rendue par un Tribunal consulaire antérieurement à la suppression des juridictions consulaires (jugements du Trib. de Tunis des 17 et 19 mars 1887).

Juillet. — *Du régime des eaux en Algérie*, par L. Hamel (fin d'un important travail).

Août-septembre. — Arrêt de la Cour d'Alger du 16 mai 1888 statuant sur plusieurs questions intéressantes : les Tribunaux français sont-ils compétents pour les contestations entre étrangers ? faut-il admettre une règle spéciale pour les Allemands à raison du traitement de la nation la plus favorisée qui leur est assuré par l'art. 11 du traité de Francfort. (L'arrêt est accompagné d'une note importante de M. Gény, agrégé à l'Ecole d'Alger.)

Le Mémorial diplomatique.

3 novembre. — *La France et l'Angleterre et la neutralisation du Canal de Suez.*

10. — *L'arbitrage international.*

17. — *La politique extérieure à la Chambre des députés.*

24. — *La position de la France dans la politique européenne.* — Nouveaux documents pour servir à l'histoire de l'Empereur Guillaume I^{er}.

Bulletins consulaires.

ITALIEN

Autriche-Hongrie. — N° 357. Commerce des bois à Trieste.

N° 281. Production des céréales en Hongrie.

Grande-Bretagne. — N° 317. Commerce de l'Italie avec l'Australie.

N° 41. Nouvelle loi anglaise pour la protection des marques de fabrique.

Mexique. — N° 331. Commerce en 1887.

Roumanie. — N° 227. Commerce de 1886 à 1888.

Etats-Unis d'Amérique. — N° 207. Commerce de Philadelphie en 1887.

Brésil. — (2 août 1887.) Province de Saint-Paul.

FRANÇAIS

Août 1888. — Possessions anglaises d'Australie. Mouvement commercial de la Nouvelle-Zélande en 1887. Rapport de M. de Jouffrey d'Albais, vice-consul à Wellington.

Russie. — Analyse du rapport du Comité *Bourse de Varsovie* pour l'année 1887. Rapport de M. Boyard, consul de France à Varsovie.

Italie. — Commerce et navigation de Gênes, 1886. Rapport de M. de Vaux, consul général de France à Gênes.

Empire d'Allemagne. — Mouvement de la navigation sur le Rhin et ses affluents. Rapport de M. Mall-Schnitzler, consul général de France à Francfort.

Septembre 1888. Iles Sandwich. — Mouvement commercial et maritime en 1887. Rapport de M. Laurent-Cochelet, consul et commissaire de France à Honolulu.

Empire d'Allemagne. — Analyse du rapport de la Chambre de commerce de Francfort pour 1887. Rapport de M. Belle, consul général de France à Francfort.

Pays-Bas. — Commerce et navigation de Rotterdam en 1887. Rapport de M. Malivoire de Butet, consul général, chargé du consulat de France à Rotterdam.

Octobre 1888. Empire d'Allemagne. — Commerce extérieur de l'Allemagne en 1887. Rapport de M. Robert, consul de France à Rostock.

Russie. — Commerce extérieur de la Russie en 1887. Rapport de M. Pingaud, consul chargé de la chancellerie de l'ambassade de France à Saint-Petersbourg.

Tripoli de Barbarie. — Commerce et navigation du port de Tripoli en 1887. Rapport de M. Destrées, consul général de France à Tripoli.

Bulgarie. — Commerce et navigation de Varna en 1887. Rapport de M. Pellegri, vice-consul de France à Varna.

Empire d'Allemagne. — Le prix du fret dans la marine marchande

allemande. Rapport de M. Balny d'Avricourt, consul général de France à Hambourg.

Suisse. — La Suisse orientale en 1887. Rapport de M. Frémonteil, vice-consul de France à Zurich.

Italie. — L'industrie du lin. Rapport de M. Charpentier, consul général chargé du consulat de France à Milan.

L'an 1789, par Hippolyte Gautier, gr. vol. in-4° de 800 pages de texte avec 650 reproductions de gravures de l'époque. Paris 1888, librairie Charles Delagrave.

Nous avons déjà signalé l'important ouvrage de M. Gautier et fait ressortir l'intérêt qu'il présente (*Archives*, 1888, III, p. 125). Nous ne connaissions alors que les deux premières livraisons; nous avons sous les yeux les livraisons 3-28 et nous sommes vraiment émerveillé de ce tableau fidèle et animé de cette année fameuse. Les illustrations complètent heureusement le récit et les documents; elles font vraiment apparaître à nos yeux les personnages, les scènes historiques, les monuments. Rien n'est donné à la fantaisie, c'est toujours la reproduction exacte de tableaux ou de dessins du temps. Il y a là un monument unique qui fait honneur à l'écrivain qui en a eu l'idée et à l'éditeur qui lui a donné les moyens de réaliser sa conception. Que de recherches de toute nature ont été nécessaires pour en réunir tous les matériaux! Nous espérons qu'une table détaillée terminant l'ouvrage permettra aux chercheurs d'utiliser facilement la masse innombrable de faits et de renseignements qu'il contient.

Citons les principaux chapitres. La livraison 3 débute par le *Résultat du Conseil* (il s'agissait de la question du doublement du Tiers-Etat), puis viennent les chapitres suivants : *le peuple* (divers tableaux de la vie populaire à Paris et dans les provinces, le faubourg Saint-Antoine, les guinguettes, les théâtres populaires, les représentations du Père Duchesne, les excitations au soulèvement, la misère produite par l'intensité extraordinaire du froid et la difficulté des approvisionnements). *Les secours* (efforts faits de divers côtés pour conjurer la misère). *La maison du Roi* (la vie de la Cour, le palais de Versailles, cérémonial, étiquette, toutes choses qui sont indispensables à connaître pour comprendre l'histoire des derniers siècles de la monarchie). — *Le Roi, Marie-Antoinette* (reproductions de leurs divers portraits). *Les derniers jours des Parlements* (divisions judiciaires de la France en 1789). *Le jeune Anacharsis et la République des lettres*. — *Dans les provinces, leur administration et leurs privilèges*. — *La gloire du Dauphiné. Les troubles de Bretagne. La Provence et Mirabeau. La guerre aux privilèges. Le progrès des lumières*. — *La prospérité du royaume*. — *Le carnaval et le carême de 1789*. Avec la livraison 27 commence la *deuxième partie* qui a pour titre *les Grands Evénements*. Le premier chapitre est intitulé *le Convoi des abus*. En voici le sommaire : Etat pacifique des esprits au mois d'avril : une période d'apaisement succède aux troubles précédents. — Condorcet. Latude. Linguet. Les premiers clubs. La Franc-maçonnerie. — Le grand Orient de France. Influence du *contrat social* de Jean-Jacques Rousseau; les brochures. Les pamphlets. — Succès du *qu'est-ce que le tiers* de l'abbé Siéyès. M. Rabaut de Saint-Etienne. Le songe d'Olympe de Gouges. Le sac de la maison Réveillon, le 27 avril. Relation par M. Henriot du pillage de sa maison. La répression. Ces troubles excitent à Paris une impression profonde. On soupçonne le comte d'Artois d'avoir favorisé ces émeutes dans le but d'empêcher la réunion des Etats-Généraux.

Voici les gravures hors texte de ce chapitre :

Convoi de très haut et très puissant seigneur des abus, mort sous le règne de Louis XVI, le 27 avril 1789. — Henri Märsers de Latude ingénieur, né en 1725, arbitrairement détenu pendant trente-cinq ans dans des prisons d'Etat. Fusillade du faubourg Saint-Antoine, le 28 avril 1789. — Attroupement au faubourg Saint-Antoine (rue de Montreuil) devant la manufacture du sieur Réveillon, le 28 avril 1789.

TABLE DES MATIÈRES

PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

	Pages
1880	
juillet . . . 10	202
1881	
Octobre . . . 6	56
— 7	65
— —	75
— 8	83
— —	90
— 9	101
— —	117
— 10	109
1884	
Janvier . . . 9	263
1885	
Juillet . . . 29	250

1886

Juillet . . .	5	<i>Allemagne — Autriche-Hongrie — Belgique — France Italie — Luxembourg — Pays-Bas — Russie — Suisse. Conférences pour convention internatio- nale sur le transport des marchandises par chemins de fer, tenues à Berne (1878, 1881, 1886), troisième Conférence, première séance.</i>	160
—	6	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Deuxième séance</i>	163
—	8	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Troisième séance</i>	163
—	10	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Quatrième séance.</i>	168
—	12	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Cinquième séance.</i>	173
—	13	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Sixième séance.</i>	272
—	14	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Septième séance</i>	278
—	16	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Huitième séance</i>	287
—	17	<i>Conférence pour convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Neuvième séance (clôture).</i>	290
—	—	<i>Convention internationale sur le transport des mar- chandises par chemins de fer.</i>	291
—	26	<i>Pays-Bas — Italie. Convention sur l'arrestation provi- soire des malfaiteurs.</i>	264
Septembre .	3	<i>Pays-Bas — Autriche-Hongrie. Déclaration sur la pro- priété des marques de fabrique ou de commerce.</i>	265
Décembre .	18	<i>Pays-Bas — Belgique. Déclaration relative à la pro- tection de certaines catégories de prostituées.</i>	266

1887

Mars, 30/avril	11	<i>Grèce — Autriche-Hongrie. Convention provisoire pour régler les relations commerciales.</i>	261
Juillet . . .	9	<i>France — Suisse. Convention concernant la navigation sur le lac de Genève.</i>	9
Novembre .	28	<i>Serbie — Suisse. Traité d'extradition.</i>	241

1888

Janvier . . .	19	<i>Espagne — France. Convention relative à l'exercice de la pêche dans la Bidassoa</i>	5
Mars	10	<i>France — Italie. Négociations commerciales et mari- times de la France avec l'Italie.</i>	23
—	—	<i>Général Menabrea à M. Flourens, ministre des affaires étrangères</i>	23

			Pages
—	12	M. Flourens au général Menabrea.	24
—	19	Général Menabrea à M. Flourens.	25
—	26	M. Flourens au général Menabrea.	25
—	28	M. Flourens au général Menabrea.	26
Avril. . . .	5	Général Menabrea à M. Goblet.	27
—	7	M. Goblet, ministre des affaires étrangères, à M. le général Menabrea.	28
—	25	M. Goblet à M. le général Menabrea.	29
Mai. . . .	11	Général Menabrea, ambassadeur d'Italie à Paris, à M. Goblet, ministre des affaires étrangères.	31
Juin. . . .	23	M. Goblet à M. le général Menabrea.	32
—	27	Le général Menabrea à M. Goblet.	35
—	28	<i>Italie — Suisse.</i> Convention sur la réciprocité des soins médicaux.	249
—	12	M. Crispi à M. Menabrea (annexe à la dépêche du 15).	36
Juillet. . .	15	Le général Menabrea à M. Goblet.	35
Août. . . .	13	M. Goblet, ministre des affaires étrangères, à M. Gé- rard, chargé d'affaires de France à Rome.	50
—	16	M. Gérard à M. Goblet.	54
—	19	<i>France.</i> Décret sur la police de la navigation relative aux bateaux de pêche étrangers dans les eaux ter- ritoriales.	197
Août. . . .	23	<i>France.</i> Règlement pour l'admission dans les carrières diplomatique et consulaire.	202
—	24	Décret relatif à la compétence des Conseils de guerre à Diégo-Suarez.	199
—	31	<i>France — Italie.</i> Négociations commerciales. <i>Lettre</i> de M. Gérard à M. Goblet.	55
Octobre. . .	2	<i>France.</i> Décret relatif aux étrangers résidant en France.	199
—	8	<i>Allemagne — Grande-Bretagne.</i> Correspondance pour la suppression de la traite dans les eaux de l'Afri- que Orientale. Memorandum remis par le comte Leyden.	267
Novembre. .	3	Comte Hatzfeldt au marquis de Salisbury.	268
—	5	Marquis de Salisbury au comte Hatzfeldt.	269
—	—	Marquis de Salisbury à sir Ed. Malet.	269

TABLE ANALYTIQUE

Des Matières contenues dans les quatre Volumes de l'année 1888

AFGHANISTAN (délimitation) négociations entre la Russie et la Grande-Bretagne (1872-1885), I, 15, 167.

AFRIQUE. — Négociations entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne pour la suppression de la traite (octobre-novembre 1888), IV, 267.

AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES. — Manuel théorique et pratique, par Ern. Lehr, I, 378.

ALLEMAGNE. — Déclaration relative à la protection des câbles sous-marins (1^{er} décembre 1886), II, 276 ; — Traité d'alliance avec l'Autriche-Hongrie (7 oct. 1879), I, 129 ; — Participation aux Conférences de Berne pour une Convention sur les transports de marchandises par chemins de fer 1878-1886), III, 155 ; IV, 56 et 272 ; — Correspondance avec l'Angleterre pour la suppression de la Traite (1888), IV, 267 ; — Discours du Trône (24 nov. 1887), I, 107 ; — les faux documents remis au Czar, I, 108 ; — discussion de la loi contre les socialistes (janvier 1888), I, 221 et 309 ; — projet d'emprunt pour dépenses militaires (discours de M. de Bismarck), I, 293 ; — état des forces militaires, I, 225 ; — documents relatifs à la mort de l'Empereur Guillaume et à l'avènement de Frédéric III, II, 85 ; — amnistie accordée par l'Empereur Frédéric, II, 215 ; — avènement de Guillaume II, III, 93 ; — discours du trône (23 novembre 1888), IV, 333 ; — rapport de M. de Bismarck sur la publication des mémoires de Frédéric III, IV, 211. —

Bibl., essais sur l'Allemagne impériale par Ernest Lavisse, I, 247.

ALLIANCE (Traité). — Allemagne-Autriche-Hongrie (7 octobre 1879), I, 129.

ALMANACH DE GOTHA. — Bibl., I, 128.

ALSACE-LORRAINE. — Ouverture de la délégation (26 janvier), I, 227 ; — Proclamation de l'Empereur Frédéric (19 mars), II, 91 ; — Amnistie, II, 217 ; — décisions judiciaires, 218 ; — mesures relatives aux passeports, 341.

AN 1789 (1^o) (Bibl.), par Hippolyte Gautier, III, 125 ; IV, 356.

ANNALES de droit commercial français, étranger et international. — Sommaire : I, 215 ; II, 256 ; IV, 354.

ANNALES de l'Ecole des sciences politiques. — Sommaire : I, 245 ; II, 256 ; III, 123, 362 ; IV, 236.

ANNAM-TONKIN. — Décret rattachant le protectorat de la France au Ministère de la marine et des colonies (17 octobre 1887), I, 93.

ARBITRAGE INTERNATIONAL. — Délimitation entre Costa-Rica et Nicaragua, Décision, II, 221 ; — réunion de délégués à Paris, IV, 230.

ARCHIVES CONSULAIRES. — Incident entre la France et l'Italie, I, 237.

ARMÉNIE. — Lettre du Pape aux Prélats du rite arménien (23 juillet), IV, 217.

ARRESTATION DES MAL-FAITEURS. — Convention, Italie et Pays-Bas (26 juillet 1886), IV, 264.

ASIE CENTRALE. *Délimitation afghane.* — *Négociations* entre la Russie et la Grande-Bretagne (1872-1888), I, 8, 167 ; — Arrangement (10 septembre 1885), I, 206.

ASSISTANCE JUDICIAIRE. — *Conventions* y relatives : entre la France et l'Uruguay (24 mars 1885), III, 153 ; — Italie et Pays-Bas (9 janv. 1884), IV, 263.

AUTRICHE-HONGRIE. — Convention commerciale avec la Grèce (30 mars-11 avril 1887), IV, 261. — Convention sur les marques de fabrique avec les Pays-Bas (3 septembre 1886), IV, 265. — Traité d'alliance avec l'Allemagne (7 octobre 1879), I, 129 ; — Déclaration relative à la protection des câbles sous-marins (1^{er} déc. 1886), III, 276 ; — Convention de délimitation avec la Roumanie (7 déc. 1887), III, 5 ; — Alliance avec l'Allemagne, discussion parlementaire, I, 313.

BARTHÉLEMY, ambassadeur de France en Suisse (1792-1797), publication de ses papiers par Jean Kaulek, I, 256.

BELGIQUE. — Traité d'établissement avec la Suisse (4 juin 1887), III, 129. — Arrangement avec la Suisse pour le service postal des abonnements aux journaux (21 novembre 1887), II, 133. — Convention sur la protection des prostituées avec les Pays-Bas (18 déc. 1886), IV, 266. — Question de sa participation à l'Exposition universelle Paris, discussion au Parlement belge (février et mars), I, 313, et au Parlement français, I, 316 ; — Question sur son adhésion à la triple alliance, I, 315 ; — Conférence relative aux tarifs douaniers, II, 219 ; — Fortifications de la Meuse, 347.

BERNE. — *Conférences* pour une convention internationale sur le transport des marchandises par

chemins de fer entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse (1878, 1884, 1886), III, 155 ; IV, 56 et 272.

BIBLIOTHÈQUE Universelle et Revue suisse. — Sommaire : I, 123, 243, 375 ; II, 124, 255, 376 ; IV, 233.

BIDASSOA, exercice de la pêche. — *Convention* entre l'Espagne et la France (19 janvier 1888), IV, 5.

BISMARCK (M. de). — Discours sur le projet d'emprunt pour dépenses militaires (6 février 1888), I, 293 ; — Rapport sur la publication des mémoires de Frédéric III, IV, 211.

BRÉSIL. — *Abolition de l'esclavage.* Lettre de Léon XIII (3 mai 1887), III, 345.

BREVETS D'INVENTION. — Loi française pour l'Exposition universelle (30 oct. 1888), IV, 198 ; — loi suisse (29 juin 1888), IV, 326.

BROGLIE (Duc de). — Discours à la Société d'histoire diplomatique, III, 118.

BULGARIE. — Note du Gouvernement russe (23 février), I, 370.

BULLETIN consulaire anglais. — Sommaire : II, 377 ; III, 362.

BULLETIN consulaire français. — Sommaire : I, 378 ; II, 377 ; III, 363 ; IV, 355.

BULLETIN consulaire italien. — Sommaire : I, 378 ; IV, 355.

BULLETIN international des Sociétés de la Croix Rouge. — Sommaire : I, 377.

BULLETIN de la Société de législation comparée. — Sommaire : I, 376 ; II, 256, 376 ; III, 124 ; IV, 235.

BULLETIN de statistique et de législation comparée. — Sommaire : I, 127, 246, 377 ; IV, 127.

BUREAU INTERNATIONAL. — Propriété littéraire, I, 122 ; —

- Transport par chemins de fer, projet, IV, 306.
- CABLES SOUS-MARINS.** — Déclaration relative à leur protection (1^{er} décembre 1886), II, 276.
- CARRIÈRE CONSULAIRE.** — France, règlement d'admission (août 1888), IV, 202.
- CARRIÈRE DIPLOMATIQUE.** — France, règlement d'admission (août 1888), IV, 202.
- CHEMINS DE FER.** — Transport de marchandises, projet de convention internationale, Conférences à Berne (1878-1886), III, 155; IV, 56 et 272.
- CHINE.** — Rapports avec la Corée, I, 112; — mouvement de la population, II, 220; — analyse d'un Traité conclu avec les États-Unis, 220.
- CLERCQ** (de). — Recueil des Traités de la France, I, 128.
- COLIS-POSTAUX** (échange). — Convention entre la France et la Grande-Bretagne (18 juin 1886), II, 278.
- COMMERCE** (Traités de). — Roumanie et Turquie (22 nov. 1887), I, 8; — France et République dominicaine (9 sept. 1882), I, 131; — Grande-Bretagne et Grèce (10 sept. 1886), II, 5; — France et Mexique (27 nov. 1886), II, 257; — Autriche-Hongrie et Grèce (11 avril 1887), IV, 261; — France et République sud-africaine (10 juillet 1885), II, 11. — Négociations entre la France et l'Italie (1886-1888), II, 151, 283; III, 25; IV, 23.
- CONFÉRENCES internationales.** — A Berne, pour le transport par chemins de fer, III, 155; — IV, 56 et 272; — à La Haye pour réprimer le trafic des spiritueux dans la Mer du Nord (10/25 juin 1886), I, 66 et 147; — à Rome pour les relations commerciales avec la France (janvier-février 1888), III, 25.
- CONGO** (Etat indépendant du). — Déclaration de neutralité (1^{er} août 1885), II, 348. — Organisation du Gouvernement local (décret du 16 avril 1887), I, 209. — Usage des pavillons (arrêté royal du 30 avril 1887), I, 211. — Règlement sur l'immatriculation des non-indigènes (5 septembre 1887), I, 214. — *Système monétaire* (27 juin 1887), I, 211. — *Décret* relatif aux marques de fabrique et de commerce (26 avril 1888), III, 89. — *Décret* relatif à l'arrestation des marins déserteurs (11 avril 1888), III, 89. — Fondation de l'Etat indépendant du Congo, au point de vue juridique, par Gustave Moynier (Bibl.), I, 127.
- CONSEIL FÉDÉRAL suisse.** — Rapport à l'assemblée fédérale sur sa gestion en 1887, II, 319.
- CONVENTION CONSULAIRE.** — France et République dominicaine (25 oct. 1882), I, 137; — Portugal et Suisse (27 août 1883), II, 129.
- CORRESPONDANT** (le). — Sommaire : I, 122, 243, 374; II, 124, 254, 376; IV, 232.
- COSTA-RICA.** — Question de délimitation avec le Nicaragua, ouvrage, I, 128; — décision arbitrale, II, 221.
- CROIX-ROUGE** (Société de la). — 25^e anniversaire, IV, 231.
- DÉLIMITATION.** — Convention entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie (7 déc. 1887), III, 5; — délimitation afghane, négociations entre la Russie et la Grande-Bretagne (1872-1885), I, 15 et 167; — arrangement (10 sept. 1885), I, 206.
- DIÉGO-SUAREZ** (France). — *Décret* sur la compétence des conseils de guerre (24 août 1888), IV, 199.
- DOMINICAINE** (République). — Conventions avec la France : Traité d'amitié et de commerce (9 sept. 1882), I, 131, acte addit. (5 juin 1886), 136; — Convention consulaire (25 oct. 1882), 137; — Protection de la propriété industrielle (9 sept. 1882), 145.
- DOUANES.** — *Loi*, Uruguay (5

janvier 1888), I, 215. V. *Tarifs douaniers*.

DROIT D'AUTEUR (le). — Sommaire : I, 246, 254, 377; IV, 354.

DROIT DE GUERRE (le), par Emile Accolas (Bibl.), I, 255.

ÉCOLES. — Fréquentation, convention, France-Suisse (14 déc. 1887), III, 132.

ÉCONOMISTE FRANÇAIS. — Sommaire : I, 126, 246, 377; II, 377; III, 125; IV, 237.

ESCLAVAGE. — Correspondance sur le rôle de l'islamisme, IV, 224; — lettre du Pape aux évêques du Brésil (5 mai 1887), III, 345. V. *Traite des noirs*.

ESPAGNE. — Analyse d'une correspondance relative au Maroc, I, 113; — discussion parlementaire, I, 232; — Convention avec la France pour la pêche dans la Bidassoa (19 janv. 1888), IV, 5.

ÉTABLISSEMENT (Traité d'), — Belgique-Suisse (4 juin 1887), III, 129.

ÉTATS-UNIS. — Message du Président (6 déc. 1887), analyse, I, 114; — Traité conclu avec la Chine (analyse), II, 220; — Projet de loi sur la propriété littéraire, 350; — Traité des pêcheries, question des français naturalisés américains, 351.

ÉTRANGERS. — Décret français (2 oct. 1888), IV, 199; — Mexique, loi sur la naturalisation (28 mai 1886), II, 207.

EXPOSITION Universelle de 1889. — France. Loi relative aux brevets d'invention et aux marques pour les produits exposés (30 oct. 1888), IV, 198; — discussions parlementaires en Belgique, I, 343; — en France, I, 346; en Hongrie, III, 101.

EXTRADITION. — Statistique française pour 1886, II, 357; *Conventions* : Portugal et Russie (28 avril-10 mai 1887), I, 257; — Serbie et Suisse (28 novembre 1887), IV, 241.

FRANCE. — Convention de commerce avec la Grèce (20 décembre 1887), I, 118; — Convention avec la Suisse concernant les écoles primaires (14 décembre 1887), III, 132; — Convention avec la Grande-Bretagne pour l'échange des colis-postaux (18 juin 1886), II, 278; — Convention avec l'Uruguay relative à l'assistance judiciaire (23 mars 1885), III, 153; — Convention avec la République dominicaine : Convention de commerce (9 septembre 1882), I, 131, acte addit. (5 juin 1886), 136; — Convention consulaire (25 octobre 1882), 137; — Protection de la propriété industrielle (9 septembre 1882), 145; — Convention télégraphique avec la Suisse (11 mai 1887), I, 5; — avec la Suisse pour la navigation sur le lac de Genève (9 juillet 1887), IV, 9; — avec l'Espagne pour la pêche dans la Bidassoa (19 janvier 1888), IV, 5; — Déclaration relative à la protection des câbles sous-marins (1^{er} décembre 1886), II, 276; — *Traité d'amitié, de commerce et de navigation* avec le Mexique (27 novembre 1886), II, 257. — Conventions avec la République sud-africaine (10 juillet 1885) pour le commerce, II, 11, et la protection industrielle, 17. — Loi interdisant la pêche côtière aux étrangers (1^{er} mars 1888), II, 79; — Décret sur la police de la navigation pour les bateaux de pêche étrangers dans les eaux territoriales (19 août 1888), IV, 197; — Décret relatif aux étrangers résidents (2 octobre 1888), IV, 199; — Loi fixant les droits de douane pour les produits italiens (27 février 1888), I, 285; — Décret rattachant le protectorat de l'Annam et du Tonkin au Ministère de la Marine et des Colonies (17 octobre 1887), I, 93. — Décret sur les attributions du gouverneur général civil de l'Indo-Chine (12 novembre 1887), I, 96; — Décret relatif à la compétence des Conseils de guerre à Diego-Suarez (24 août 1888), IV, 199. — Règlement d'admission dans les carrières diplomatique et consu-

laire (1880 et 1888), IV, 202. — Discussion sur les affaires étrangères, Chambre des députés (février-mars), I, 318; (novembre), IV, 337; — Importation des vins en Angleterre, discussion (21 avril), II, 222; — question relative au discours de M. Tisza, III, 106. — Négociations commerciales et maritimes avec l'Italie (1886-1888), II, 151, 283; III, 25; IV, 23; — Négociations avec la Grande-Bretagne relatives aux Iles-sous-le-Vent de Tahiti et aux Nouvelles-Hébrides (1847-1886), II, 64. — Rapport sur le budget, par M. Gerville-Réache; état des relations extérieures, II, 93; — réformes à opérer dans les carrières diplomatique et consulaire, 102; — des renseignements commerciaux, 107; — remaniement des circonscriptions consulaires, 111; — les protectorats, 112. — Démission du Président Grévy et élection de M. Carnot, I, 115. — Bibl. La France, la Russie et l'Europe, par Anatole Leroy-Beaulieu, III, 363. — France et Allemagne, par Matyas Vallady, I, 379.

FRÉDÉRIC III. — Proclamations à son avènement, II, 85, 215. — Bibl. L'Empereur Frédéric, par E. Simon, III, 125. — Frédéric III, par Rennell Rodd, IV, 237.

GENÈVE (lac de). — *Navigation.* Convention entre la France et la Suisse (9 juillet 1887), IV, 9.

GRANDE-BRETAGNE. — Convention avec la France pour l'échange des colis-postaux (18 juin 1886), III, 278. — Traité de commerce et de navigation avec la Grèce (10 novembre 1886), II, 5. — Négociations avec la Russie pour la délimitation afghane (1872-1885), I, 15, 167. — *Négociations* avec la France relatives aux Iles-sous-le-Vent de Tahiti et aux Nouvelles-Hébrides (1847-1886), II, 64. — Correspondance avec l'Allemagne relative à la suppression de la Traite, IV, 267. — Discours du Trône (9 février), I, 362. — Débats sur la politique extérieure, I, 363;

II, 227, 357; IV, 346. — Discours de lord Salisbury (8 août), III, 359. — Question du tunnel sous la Manche, III, 109.

GRÈCE. — Convention de commerce avec la France (20 décembre 1887), I, 118. — *Traité* de commerce et de navigation avec la Grande-Bretagne (10 novembre 1886), II, 5; — avec l'Autriche (30 mars-11 avril 1887), IV, 261.

GUILLAUME II. — Proclamations à son avènement, III, 93.

GUYANE. — Délimitation de la France avec le Brésil et les Pays-Bas, I, 316.

HISTOIRE contemporaine d'Angleterre, par MacCarthy, Bibl., III, 128.

HISTOIRE DIPLOMATIQUE (Société d'). — Rapport du Secrétaire-général, III, 116. — Discours du Président, 118.

HONGRIE. — Discussion parlementaire sur le conflit austro-russe (janvier), I, 228. — Participation à l'exposition universelle de Paris, discours de M. Tisza (26 mai), III, 101.

ILES-SOUS-LE-VENT de Tahiti. — Négociations entre la France et la Grande-Bretagne (1847-1886), II, 64 et 135.

IMMATRICULATION des non-indigènes. — Congo, règlement (5 septembre 1887), I, 214.

INDO-CHINE française. — *Décret* réglant les attributions de son Gouverneur général civil (12 novembre 1887), I, 96.

ITALIE. — Convention sur l'arrestation des malfaiteurs avec les Pays-Bas (26 juillet 1886), IV, 264; — sur l'assistance judiciaire avec les Pays-Bas (9 janvier 1884), IV, 263; — avec la Suisse sur l'exercice des professions médicales (28 juin 1888), IV, 249. — Négociations commerciales et maritimes avec la France (1886-1888), II, 151, 283; III, 25; IV, 23. — Discussion parlementaire, I, 367. — Politique extérieure, discussion parlemen-

- taire (mars), II, 229. — Expédition d'Abyssinie, II, 363. — Les Italiens à Massaoua (Bibl.), III, 364.
- JOURNAL du Droit international privé et de la jurisprudence comparée.** — Sommaire: I, 125; III, 124; IV, 125.
- JOURNAUX.** — Abonnement par la poste. Convention entre la Belgique et la Suisse (21 novembre 1887), II, 133.
- LAVISSE** (Ernest). — Essais sur l'Allemagne impériale (Bibl.), I, 247.
- LÉGENDE DE METZ** (la), par le comte d'Hérisson (Bibl.), III, 126.
- MARINE** (Ministère de la). — Rattachement du protectorat de l'Annam (17 octobre 1887), I, 93.
- MARINS DÉSERTEURS.** — Congo, décret relatif à leur arrestation (11 avril 1888), III, 89.
- MARQUES de fabrique et de commerce.** — Décret, Congo (26 avril 1888), III, 89. — Convention avec l'Autriche et les Pays-Bas (3 septembre 1886), IV, 265. V. Propriété industrielle.
- MÉDECINE.** — Exercice dans les localités voisines de la frontière, Convention italo-suisse (28 juin 1888), IV, 249.
- MÉMORIAL diplomatique.** — Sommaire : I, 125, 246, 376; II, 256; III, 124, 362; IV, 236, 355.
- MER DU NORD.** — *Conférence internationale pour remédier aux abus engendrés par le trafic des spiritueux* (10/25 juin 1886), I, 66, 147.
- MEXIQUE.** — Traité de commerce avec la France (27 novembre 1886), II, 257; — d'amitié avec la Suède (15 décembre 1885), IV, 250. — Loi sur les étrangers et la naturalisation (28 mai 1886), II, 267.
- MONNAIES.** — Système au Congo, I, 211.
- NAPOLÉON et la Campagne de Russie**, par le comte L. Tolstoï, I, 248.
- NATIONALITÉ.** — Proposition de loi en Belgique, II, 346. — Loi mexicaine (28 mai 1886), II, 207.
- NATURALISATION.** — Français naturalisés aux Etats-Unis, correspondance diplomatique, II, 351. — Loi au Mexique (28 mai 1886), II, 207.
- NAVIGATION.** — Lac de Genève, Convention (9 juillet 1887), IV, 9. — Traité entre la France et le Mexique (27 novembre 1886), II, 257. — France, décret relatif aux bateaux de pêche étrangers (19 août 1888), IV, 197. — Négociations pour le règlement international du libre usage du Canal de de Suez (1886-1887), II, 190.
- NICARAGUA.** — Question de délimitation avec Costa-Rica, décision arbitrale, II, 221.
- NOUVELLE REVUE.** — Sommaire : I, 122, 243, 374; II, 123, 254, 376; III, 122; IV, 231 et 352.
- NOUVELLES-HÉBRIDES.** — Evacuation par la France, II, 225. — Négociations avec la Grande-Bretagne, II, 64, 135.
- ORIENT.** — Ecoles françaises, discussion à la Chambre des députés, I, 338. — Déclin du prestige britannique en Orient (Bibl.), I, 249.
- PASSEPORTS.** — Mesures en Alsace-Lorraine, II, 341.
- PAYS-BAS.** — Discours du Trône (1^{er} mai), II, 372. — Convention sur l'assistance judiciaire avec l'Italie (9 janvier 1884), IV, 263; — sur l'arrestation des malfaiteurs avec l'Italie (26 juillet 1886), IV, 264; sur les marques de fabrique avec l'Autriche (3 septembre 1886), IV, 265; sur la protection de certaines prostituées avec la Belgique (16 décembre 1886), IV, 266.
- PÊCHE.** — Convention entre l'Espagne et la France pour la Bidasoa (17 janvier 1888), IV, 5. — France. Loi interdisant la pêche côtière aux étrangers (1^{er} mars 1888), II, 79.
- PORTUGAL.** — Convention d'extradition avec la Russie (10 mai

- 1887), I, 257. — Convention consulaire avec la Suisse (27 août 1883), II, 129. — Analyse d'un message royal (2 janvier), I, 237. — Possessions africaines, II, 374.
- PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE**
— Déclarations échangées par la France avec la République dominicaine (9 septembre 1882), I, 145; — avec la République sud-africaine (10 juillet 1885), II, 17. V. Brevets d'invention, marques de fabrique.
- PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE**
(la). — Sommaire : I, 124, 246, 377; II, 376; IV, 353.
- PROTECTORAT.** — France, Annam et Tonkin rattachés au Ministère de la marine (17 octobre 1887), I, 93.
- PRUSSE.** — Discours du Trône (14 janvier), I, 226. — Lettre des évêques catholiques au Pape, IV, 221. — Discours de Guillaume II au Landtag, III, 98.
- RÉVOLUTION (la) de 1848 et ses détracteurs**, par Stuart Mill, I, 127.
- REVUE ALGÉRIENNE et TUNISIENNE.** — Sommaire: I, 124, 244, 377; II, 256; IV, 354.
- REVUE BRITANNIQUE.** — Sommaire : I, 123, 243, 374; II, 255; III, 122; IV, 352.
- REVUE DES DEUX-MONDES**
— Sommaire : I, 122, 243, 373; II, 123, 254, 375; III, 122, 361; IV, 231, 352.
- REVUE DE DROIT international et de législation comparée.** — Sommaire : I, 125, 376; III, 124, 361.
- REVUE DE GÉOGRAPHIE.** — Sommaire : I, 124, 145, 376; II, 256; III, 123; IV, 236, 353.
- REVUE FRANÇAISE de l'Étranger et des Colonies.** — Sommaire : I, 124, 244, 375; II, 255; IV, 353.
- REVUE HISTORIQUE.** — Sommaire : I, 244; II, 376; IV, 352.
- REVUE D'HISTOIRE DIPLO-**
- MATIQUE.** — Sommaire : 245; III, 122, 361; — IV, 236.
- REVUE INTERNATIONALE.**
— Sommaire : I, 123, 244; II, 254; III, 122; IV, 233, 352.
- REVUE MARITIME et Coloniale.** — Sommaire : I, 124, 244, 375; II, 124, 255; III, 123; IV, 235.
- REVUE DU MONDE LATIN.**
— Sommaire : I, 375; II, 255; III, 123; IV, 353.
- REVUE POLITIQUE et Littéraire.** — Sommaire : I, 123, 244, 375; II, 124, 255; IV, 234, 352.
- REVUE DES QUESTIONS HISTORIQUES.** — Sommaire: I, 244.
- ROME.** — *Conférences.* Procès-verbaux, 11 janvier et 8 février 1888, III, 25.
- ROUMANIE.** — Traité de commerce avec la Turquie (22 nov. 1887), I, 8. — Convention de délimitation avec l'Autriche-Hongrie (7 décembre 1887), III, 5. — Message royal (19 février), I, 369. — Discussion sur la politique extérieure (22 mars), II, 116. — Renversement du Ministère Bratiano, politique extérieure du nouveau Ministère, II, 230. — Incident diplomatique avec la Russie, I, 238.
- RUSSIE.** — Convention d'extradition avec le Portugal (10 mai 1887), I, 257. — Négociations avec l'Angleterre pour la délimitation afghane, I, 15, 167. — Etat de l'immigration et de l'émigration, I, 239.
- SAINT-SIÈGE.** — Réception de l'ambassadeur de France et de l'ambassadeur d'Allemagne, I, 239, 240. — L'ambassade de France au Vatican, discussion à la Chambre des députés, I, 335, IV, 339. — Allocution du Pape aux Cardinaux (2 mars), II, 122. — Allocution à des pèlerins français (13 avril), II, 235. — Circulaire aux évêques irlandais (20 avril), III, 112. — Convention avec la Suisse au sujet du Tessin (16 mars), circulaire du Conseil fédéral, III, 114.

- Lettre du Pape aux prélats du rite arménien (25 juillet), IV, 217.
 — Lettre des évêques de Prusse et réponse du Pape, 221.
- SALVADOR.** — Message du Président (15 février), II, 231.
- SERBIE.** — Discours du Trône et adresses (décembre 1887), I, 119.
 — Traité d'extradition avec la Suisse (28 nov. 1887), IV, 241.
- SPIRITUEUX** (trafic des). — Conférences pour le règlement dans la Mer du Nord (10/25 juin 1886), I, 66, 147.
- SUCRES.** — Discussion à la Chambre des députés (18 mai), II, 352.
 — Projet de convention (30 août), IV, 214, 344.
- SUD-AFRICAINE** (République). — Convention de commerce avec la France (10 juillet 1885), II, 11.
 — Déclaration relative à la propriété industrielle (10 juillet 1885), II, 17.
- SUÈDE-NORVÈGE.** — Traité d'amitié (protocole) avec le Mexique (15 décembre 1885), IV, 250.
- SUEZ** (Canal de). — Négociations, I, 263; II, 19. — Discussion sur la convention y relative, Chambre des députés (29 février), I, 324.
- SUISSE.** — Traité d'établissement avec la Belgique (4 juin 1887), III, 129. — Convention télégraphique avec la France (11 mai 1887), I, 5. — Convention avec la France sur la navigation du lac de Genève (9 juillet 1887), IV, 9. — Convention avec la France sur les écoles primaires (14 décembre 1887), III, 132. — Convention consulaire avec le Portugal (27 août 1883), II, 129. — Convention avec la Belgique sur le service des journaux par la poste (21 novembre 1887), II, 133. — Traité d'extradition avec la Serbie (28 novembre 1887), IV, 241. — Convention avec l'Italie sur l'exercice des professions médicales (28 juin 1888), IV, 249. — Loi fédérale sur les brevets d'invention (29 juin 1888), IV, 326. — Question des anarchistes allemands, I, 241, 372; II, 250. —
- Message relatif à la police politique, II, 236. — Discours de M. Droz, conseiller fédéral, 246. — Compte de gestion du Conseil fédéral pour 1887, II, 319; III, 53. — Conférences tenues à Berne pour le transport des marchandises par chemins de fer (1878, 1881 et 1886), III, 156; IV, 55, 272.
- TAHITI** (Iles-sous-le-Vent). — *Négociations* entre la France et la Grande-Bretagne (1847-1886), II, 64, 135.
- TARIFS DOUANIERS.** — Projet de création d'un Bureau international, II, 219. — Modification en France pour les produits italiens (27 février 1888), I, 285.
- TONKIN.** — Vote du crédit (13 février), I, 318. V. Annam.
- TRAITE DES NOIRS.** — Répression, négociations entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne (octobre-novembre 1888), IV, 267. — Discussion au Parlement anglais, IV, 346; à la Chambre des députés française, IV, 340.
- TRAITÉS de garantie au XIX^e siècle** (les), par Milovanowitch, I, 378.
- TRAITÉS DE LA FRANCE.** — Recueil de Clercq (Bibl.), I, 128.
- TRANSPORT par chemins de fer.** — Conférences internationales pour élaborer une convention tenue à Berne en 1878, 1881 et 1886, III, 155; IV, 56, 272.
- TUNISIE.** — Discours du Ministre-résident (1^{er} janvier), I, 233. — Discussion à la Chambre des députés, I, 356. — Projet de loi français pour les droits de douane, IV, 344.
- TUNNEL.** — Projet pour la Manche, discussion au Parlement anglais, III, 109.
- TURQUIE.** — *Traité* de commerce avec la Roumanie (10/22 novembre 1887), I, 8. — Incident du Consulat de France à Damas, I, 242.

UNION POSTALE. — Accession de pays protégés allemands, II, 341.

UNION TÉLÉGRAPHIQUE. — Accession de la République Argentine, IV, 346.

URUGUAY. — *Convention* avec la France relative à l'assistance

judiciaire (23 mars 1885), III, 153.
— *Loi* de douane (5 janvier 1888), I, 215.

VANDAL (Albert). — Une ambassade française en Orient sous Louis XV (Bibl.), II, 124.

WALLIS (îles). — Notice, I, 234.

Le Gérant : FÉCHOZ.

Arcis-sur-Aube, — Imprimerie Léon FRÉMONT.